



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 205]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 18, 2016/वैशाख 28, 1938

No. 205]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 18, 2016/VAISAKHA 28, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 2 मई, 2016

सं. टीएमपी/76/2015-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) पर पीपीपी आधार पर बर्थ संख्या 8, 9 और 9ए (बार्ज बर्थ) के पुनर्विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है, जैसाकि इसके साथ संलग्न आदेश में विनिर्दिष्ट है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/76/2015-एमओपीटी

मोरमुगाव पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(आज मार्च 2016 के 30वें दिन को पारित)

यह मामला मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) पर बर्थ संख्या 8, 9 और 9ए (बार्ज बर्थ) के पुनर्विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त दिनांक 2 दिसम्बर 2015 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमओपीटी द्वारा अपने 2 दिसम्बर 2015 के प्रस्ताव में किए गए प्रमुख अनुरोध संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

(i) (क) प्रथम चरण में, पत्तन ने पीपीपी आधार पर बहु-प्रयोजनीय कार्गो बर्थों के रूप में विद्यमान अभियांत्रिक और प्रहस्तन संयंत्र (एमओएचपी), बर्थ संख्या 8, 9 और 9ए (बार्ज बर्थ) के पुनर्विकास का कार्य प्रारंभ करने की इच्छा व्यक्त की है। बर्थ संख्या 8 से द्रवित प्रहस्तन को शिफ्ट करने और बर्थ 9 और बार्ज बर्थ (9ए) क्षेत्र से एमओएचपी के विघटन के पश्चात, अब उपलब्ध कुल बर्थ फ्रंट 950 मी. होगा।

(ख) तथापि, कोयले के लिए कैपाकार पोतों के प्रहस्तन के लिए बर्थ संख्या 8 की सिफारिश की गई है। प्रस्तावित कोयला बर्थ की अनुमानित लम्बाई 350 मी है। सामान्य कार्गो और कंटेनर के प्रहस्तन के लिए विचार की गई लम्बाई 260 मी होगी और शेष 340 मी का उपयोग बर्थ संख्या 9ए पर लौह-अयस्क प्रहस्तन टर्मिनल के लिए किया जाएगा। इस का सारांश नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	बर्थ सं.	बर्थ की लम्बाई	कार्गो/कंटेनर
1.	8	350 मीटर	कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम
2.	9	260 मीटर	सामान्य कार्गो और कंटेनर
3.	9ए	340 मीटर	लौह-अयस्क, बाक्साइट, अन्य अयस्क और खनिज पदार्थ

(ग) बोर्ड ने कोयला, कंटेनर, लौह अयस्क और अन्य सामान्य कार्गो जैसे विभिन्न कार्गो के प्रहस्तन के लिए एमओएचपी, विद्यमान बार्ज जेट्टियों और पेसेंजर लांच जेट्टी सहित बर्थ संख्या 8, बर्थ संख्या 9 को परिवर्तित करने के लिए मैसर्स टाटा कंसल्टिंग इंजीनियर लि. द्वारा प्रस्तुत मसौदा संकल्पना रिपोर्ट को 09.10.2015 के संकल्प संख्या 148 द्वारा अनुमोदित कर दिया है।

(ii) तदनुसार, एमओपीटी ने बर्थ संख्या 8 पर अभियंत्रिकृत कोयला/चूना पत्थर/जिप्सम टर्मिनल, बर्थ संख्या 9 पर सामान्य कार्गो बर्थ और बर्थ 9ए पर अभियंत्रिकृत लौह-अयस्क/बाक्साइट/अन्य अयस्क एवं खनिज पदार्थों के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीएएमपी) का अनुमोदन प्राप्त करने का अनुरोध किया है। यह प्रस्ताव संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित 2008 के दिशा-निर्देशों के आधार पर है, क्योंकि इष्टतम क्षमता और पूँजी लागत में अंतर होने के कारण इस पत्तन में न तो कोई ऐसी बर्थ है जिससे इसकी तुलना की जा सके और न ही अन्य पत्तन है।

(iii) पीपीपी ऑपरेटर को अपनी पसंद की किसी भी कार्गो के प्रहस्तन की स्वतंत्रता है, लेकिन इस प्रस्ताव में अभियंत्रिकृत कोयला/चूना पत्थर/ जिप्सम/अन्य कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल, लौह-अयस्क/बाक्साइट/अन्य अयस्क एवं खनिज पदार्थ प्रहस्तन टर्मिनल और बहु-उद्देश्यीय सामान्य कार्गो बर्थ, जो संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से कंटेनरों का भी प्रहस्तन करेंगे, की परिकल्पना की गई है।

2.2. अनुमानित राजस्व की आवश्यकता को पूरा करने के लिए एमओपीटी पर बर्थ संख्या 8, 9 और 9ए (बार्ज बर्थ) के पुनर्विकास के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क इस प्रकार है:

(i) बर्थ को किराए पर लेने के लिए:

क्र.सं.	पोत	प्रति जीआरटी प्रति घंटा दर अथवा उसका अंश (₹)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1.	बर्थ संख्या 8 पर सभी पोत	0.88	0.53
2.	बर्थ संख्या 9 पर सभी पोत	0.79	0.47
3.	बर्थ संख्या 9ए पर सभी पोत	0.78	0.47

(ii) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के लिए:

	कार्गो	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	
		विदेशी (₹ प्रति टन)	तटीय (₹ प्रति टन)
	अभियंत्रित प्रहस्तन		
1	कोयला/कोक	247.26	148.36
2	चूना पत्थर	203.78	122.27
3	जिप्सम	203.78	122.27
4	अन्य	203.78	122.27
5	लौह-अयस्क	132.35	79.41
6	बाक्साइट	172.06	103.24
7	अन्य खनिज	172.06	103.24
	अर्ध अभियंत्रित प्रहस्तन		
1	खनिज	79.05	47.43
2	स्टील कॉयल एवं उत्पाद	164.05	98.43
3	कृषि उत्पाद	104.54	62.72
4	उर्वरक	104.54	62.72
5	अन्य	133.05	79.83
6	कंटेनर	2150.08 प्रति टीईयू	1290.05 प्रति टीईयू

3.1. तत्पश्चात, हमारे पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2015 द्वारा किए गए हमारे अनुरोध पर, एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 दिसम्बर 2015 द्वारा उन उपयोक्ताओं/संभावित आवेदकों की सूची प्रस्तुत की है, जिन्हें प्रस्ताव में परामर्श कार्य के लिए रखा जाना है। एमओपीटी द्वारा अपने 11 दिसम्बर 2015 के पत्र में किए गए अन्य अनुरोध इस प्रकार हैं:

(i) एमओपीटी बर्थ संख्या 7 पर अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क पहले से ही उपलब्ध है लेकिन, नई बर्थों पर पूँजी लागत, इष्टतम क्षमता और प्रहस्तन किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो की कोई तुलना नहीं है और इस प्रकार, संदर्भ प्रशुल्क को अपनाया नहीं गया है।

(ii) मानदंडों के अनुसार, प्रहस्तन दरें 3 (संख्या) 207 लेवर लफिंग क्रेनों पर आधारित हैं, जबकि प्रस्ताव में 2 (संख्या) 100टी हार्बर मोबाइल क्रेनों पर विचार किया गया है।

(iii) विद्युत को मानदंडों के अनुसार प्राप्त किया गया है और वर्तमान दरों के स्थान पर औसत ईंधन दरों को लिया गया है, जोकि अपने न्यूनतम पर हैं और निकट भविष्य में जिनमें वृद्धि होने की संभावना है।

3.2. जहां तक व्यावहार्यता रिपट्टन का संबंध है, एमओपीटी ने अपनी 16 दिसम्बर 2015 की ई-मेल द्वारा व्यावहार्यता रिपट्टन का मसौदा प्रस्तुत किया है। तत्पश्चात, एमओपीटी ने अपनी ई-मेल दिनांक 26 जनवरी 2016 द्वारा अंतिम व्यावहार्यता रिपट्टन प्रस्तुत की है।

क. बर्थ संख्या 8 – कोयला/कोक/चूना पत्थर/जिप्सम प्रहस्तन टर्मिनल:

कोयले को पत्तन में एक उभरते कार्गो के रूप में माना गया है। भण्डारण के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल लगभग 7.9 हेक्टे. है। दो स्टेकर एवं रिकलेमर एवं ग्रेब अनलोडरों पर विचार करते हुए, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 5.46 एमटीपीए पाई गई है। यह माना गया है कि कोयले का निकास रेल द्वारा किया जाएगा।

(i) बर्थ संख्या 8 पर इष्टतम क्षमता:

इष्टतम क्षमता का आकलन इष्टतम घाट क्षमता और यार्ड क्षमता के न्यूनतम के रूप में किया गया है।

इष्टतम घाट क्षमता का आकलन निम्न सूत्र का उपयोग करते हुए मानदंडों के अनुसार किया गया है:

$$\text{इष्टतम घाट क्षमता} = 0.7 \times \{ \text{एस1}/100 \times \text{पी1} + \text{एस2}/100 \times \text{पी2} + \text{एस3}/100 \times \text{पी3} \} \times 365$$

(क) इष्टतम घाट क्षमता:

पोत का प्रकार	% शेयर	अनलोडिंग दर (टन / दिन)	इष्टतम क्षमता	इष्टतम घाट क्षमता
कैपाकार	70%	50000	70%	8942500
पैनामैक्स	30%	35000	70%	2682750
हैंडीमैक्स	0%	15000	70%	0
		45500		11625250

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता आकलन 5.46 एमटीपीए किया गया है, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है :

इष्टतम यार्ड क्षमता	कोयला	चूना पत्थर	जिप्सम	अन्य
विकास के लिए उपलब्ध यार्ड का कुल क्षेत्रफल(हेक्टेयर)	7.90	7.90	7.90	7.90
इष्टतम यार्ड क्षमता	70%	70%	70%	70%
समुपयोजन के लिए उपलब्ध यार्ड का इष्टतम क्षेत्रफल(हेक्टेयर)	5.53	5.53	5.53	5.53
परिवर्तन कारक	10000	10000	10000	10000
समुपयोजन के लिए उपलब्ध यार्ड का इष्टतम क्षेत्रफल (वर्ग मी.)	55300	55300	55300	55300
समुपयोजन	75%	65%	65%	65%
प्रति वर्ग मी. क्षेत्रफल में स्टेक की जा सकने वाली मात्रा (टन)	5	7	7	7
भू-खण्ड का वार्षिक टर्न-ओवर अनुपात	25	25	25	25
	5184375	6290375	6290375	6290375
कार्गो की अंश प्रतिशतता	75%	10%	10%	5%

इष्टतम क्षमता (प्रहस्तन किया जाने वाला कुल कार्गो)	3888281	629038	629038	314519
प्रतिदिन प्रहस्तन दर (टन)	20291	24620	24620	24620
बर्थ संख्या 8 की इष्टतम क्षमता	5460875			

इसलिए, बर्थ संख्या 8 की कुल इष्टतम क्षमता 5.46 एमटीपीए है।

(ii) **पूँजी लागत का परिकलन:**

बर्थ संख्या 8 पर कोयला/कोक/चूना पत्थर/जिप्सम प्रहस्तन टर्मिनल की कुल पूँजी लागत ₹.472.96 करोड़ है, जिसमें प्रमुख रूप से निम्नलिखित सम्मिलित है:

क. बर्थ एवं निकर्षण:

मद	मात्रा	दर (₹.)	माप एकक	राशि (₹. करोड़ में)
विद्यमान बर्थ डेक का विघटन	4050.24	4000	वर्ग मी.	1.62
पूँजी निकर्षण	121911	220	क्यू.मी.	2.68
बर्थिंग संरचना	12250	68000	घनमी.	83.30
विविध लागत		5%		4.38
बर्थ एवं निकर्षण की कुल लागत				91.98

ख. सिविल और संरचनात्मक निर्माण कार्य:

मद	मात्रा	दर (₹.)	माप एकक	राशि (₹. करोड़ में)
स्टेकर के लिए सिविल एवं संरचना निर्माण कार्य - रिकलेमर जेएच, डीएच और आरएलएस				14.18
बर्थ और भूमि के बीच पारगमन संरचना	350.42	75000	आरएम	2.63
भूमि सुधार	75567.67	150	वर्गमी.	1.13
कवर किया गया गुम्बद स्टेकयार्ड	75400	14000	वर्गमी.	105.56
रेल लाइन निर्माण	2	48000000	किमी	9.60
नियंत्रण कक्ष/उप-केन्द्र/भवन			एक- मुश्त	3.67
सड़क एवं पटरी - आंतरिक	23707.41	5150	वर्गमी.	12.21
जंक्शन हाऊस + ड्राइव हाऊस	7	8417647	संख्या	5.76
इलैक्ट्रीकल, नियंत्रण एवं यंत्रीकरण, सुविधाएं,			एक- मुश्त	8.00

कर्मशालाएं				
पुनरुद्धार	1097196	220	घनमी.	24.14
विविध लागत		5.00%		9.34
सिविल एवं संरचनात्मक निर्माण कार्यों की कुल लागत				196.22

ग. प्रहस्तन उपकरण:

मद	मात्रा	दर (₹.)	राशि (₹. करोड़ में)
ग्रेब अनलोडर	2	450000000	90.00
स्टेकर एवं रिकलेमर	2	221000000	44.20
पे लोडर एवं डोजर	4	5000000	2.00
वहन प्रणाली	2360	110000	25.96
रेपिड रेल लोडिंग प्रणाली	1	138000000	13.80
विविध लागत		5.00%	8.80
प्रहस्तन उपकरणों की कुल लागत			184.76

(iii) **प्रचालन लागत:**

प्रचालन लागत की विभिन्न मदों के लिए मानदंड और राशि नीचे तालिका में दी गई है :

(₹. करोड़ में)

	समूह	मानदंड	राशि
1.	विद्युत	5460875 टी x 1.4 एकक/टी x ₹ 6.50/एकक	4.97
2.	क) सिविल परिसम्पत्तियों की मरम्मत और अनुरक्षण ख) अतिरिक्त पुर्जा सहित यांत्रिक एवं वैद्युत उपकरणों की मरम्मत एवं अनुरक्षण	सभी सिविल परिसम्पत्तियों की लागत का 1% सभी यांत्रिक एवं विद्युत उपकरणों की लागत का 5%	1.96 12.93
3.	बीमा	स्थायी परिसम्पत्तियों के कुल मूल्य का 1%	3.81
4.	क) मूल्यहास (सिविल परिसम्पत्तियां) ख) मूल्यहास (संयंत्र एवं मशीनरी)	कंपनी अधिनियम के अनुसार सिविल परिसम्पत्तियों के लिए 3.17% और उपकरण के लिए - 6.33%	6.22 11.70
5.	लाइसेंस शुल्क - (₹578, जिसमें 9% की विशेष दर लेवी सम्मिलित है) प्रति 10 वर्ग मी प्रति मास की दर से 95.00 हजार वर्ग मी)	दरमानों के अनुसार	6.59
6.	अन्य व्यय	स्थायी परिसम्पत्तियों का कुल मूल्य 5%	19.05
वार्षिक प्रचालन लागत			67.23

(iv) नियोजित पूँजी पर प्रतिफल परिसंपत्तियों के कुल ब्लाक पर 16% पर आकलित किया गया है

(v) तदुसार, एमओपीटी द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता निम्नानुसार है:

	%	₹ लाख में
कुल राजस्व की आवश्यकता (₹ लाख में)	100	12818.68
कोयला प्रहस्तन प्रभार	98	12562.31
भंडारण प्रभार	1	128.19
विविध प्रभार	1	128.19

(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का प्रति टन प्रशुल्क कैप :

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में किए गए निर्धारण नीचे दर्शाए गए हैं:

पोत प्रोफाइल

पोत के प्रकार	समानुपात	जीआरटी	पार्सल आकार
कैपाकार	70%	90000	150000
पैनामैक्स	30%	50000	83333
हैंडीमैक्स	0%	25000	41667
	100%		
विदेशी	95%		
तटीय	5%		

कार्गो समूह	कार्गो अंश	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस	राजस्व आवश्यकता	प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो	प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो	दर ₹. प्रति टन में	दर ₹. प्रति टन में
					₹. लाख में	विदेशी (टन)	तटीय (टन)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
कोयला/कोक	75.00%	20291	3888281	192	9,421.73	3693867	194414	247.26	148.36
चूना पत्थर	10.00%	24620	629038	26	1,256.23	597586	31452	203.78	122.27
जिप्सम	10.00%	24620	629038	26	1,256.23	597586	31452	203.78	122.27
अन्य	5.00%	24620	314519	13	628.12	298793	15726	203.78	122.27
	100.00%		5460875	256	12562.31	5187831	273044		

(ख) **भण्डारण प्रभारों का प्रशुल्क कैप प्रति टन**

भण्डारण प्रभारों के संबंध में किए गए निर्धारण नीचे दर्शाए गए हैं:

(i) **निशुल्क अवधि :**

आयात कार्गो - 15 दिन

निर्यात कार्गो - 25 दिन

(ii) **निशुल्क अवधि के पश्चात शेष कार्गो के लिए भण्डारण प्रभार**

विवरण	
इष्टतम क्षमता	5460875
अंश की प्रतिशतता	100%
राजस्व आवश्यकता (₹ लाख में)	128.19
कार्गो, जिस पर भण्डारण प्रभार लगना है, की प्रतिशतता	10%
निशुल्क अवधि के पश्चात कार्गो, जिस पर भण्डारण प्रभार लगना है	546088
प्रस्तावित भंडारण प्रभार (₹ प्रति टन प्रति दिन)	
प्रथम 7 दिन	3.35
8वें से 14वें दिन	5.03
15वें दिन से	6.70

(ग) **विविध प्रभारों का प्रशुल्क कैप प्रति टन:**

विविध प्रभारों में सभी विविध सेवाएं सम्मिलित होंगी जैसेकि सुरक्षा प्रभार, झाड़न-बुहारन, तौल और धूल निवारण और इन पर प्रभार लिया जाएगा, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:

विवरण	
इष्टतम क्षमता	5460875
अंश की प्रतिशतता	100%
राजस्व आवश्यकता (₹ लाख में)	128.19
विविध प्रभार (₹ प्रति टन)	2.35

(vi) **बर्थ किराए प्रभारों का परिकलन**

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के आकलन की भांति, बर्थ किराए प्रभारों के लिए प्रशुल्क कैप भी राजस्व की आवश्यकता पर आधारित होती है। 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार, राजस्व की आवश्यकता प्रचालन लागत का योग होता है और नियोजित पूँजी पर 16% प्रतिफल होता है। बर्थ किराए प्रभारों का आकलन निम्नानुसार किया गया है:

(क) **बर्थ किराया राजस्व आवश्यकता:**

(₹ करोड़ में)

बर्थ संख्या 8 के लिए कुल पूँजी लागत		91.98
आरओसीई @	16.00%	14.72
मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत @	1.00%	0.92
मूल्यह्रास @	3.17%	2.92
बीमा @	1.00%	0.92
बर्थ संख्या 8 के लिए कुल राजस्व आवश्यकता		19.48

(ख) बर्थ किराया प्रभार:

विवरण	
प्रहस्तन दर	45500
पोत की औसत जीआरटी	78000
प्रति पोत औसत पार्सल आकार	130000
इष्टतम क्षमता	5460875
बर्थ दिनों की संख्या	120
बर्थ घंटों की संख्या	2880
पोतों की संख्या	42
कुल जीआरटी घंटे	224676000
% विदेशी कार्गो	95.00%
% तटीय कार्गो	5.00%
कुल जीआरटी घंटे (विदेशी पोत)	213442200
कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत)	11233800
कुल राजस्व आवश्यकता (₹. लाख में)	1948.00
प्रति जीआरटी प्रति घंटा दर (विदेशी)	0.88
प्रति जीआरटी प्रति घंटा दर (तटीय)	0.53

ख. बर्थ संख्या 9ए - लौह-अयस्क/बाक्साइट/अन्य अयस्क और खनिज पदार्थ प्रहस्तन टर्मिनल:

लौह अयस्क के निर्यातों पर प्रतिबंध हटाने को देखते हुए, एमओपीटी पर लौह अयस्क के एक बार फिर व्यापार विनिमय का एक प्रमुख घटक बनने की उम्मीद है। भण्डारण के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल लगभग 5.81 हैक्टेयर है।

(i) बर्थ संख्या 9ए पर इष्टतम क्षमता:

इष्टतम क्षमता का आकलन इष्टतम घाट क्षमता और यार्ड क्षमता के न्यूनतम पर किया गया है।

इष्टतम घाट क्षमता का आकलन सूत्र का उपयोग करते हुए मानदण्डों के अनुसार किया गया है:

$$\text{इष्टतम घाट क्षमता} = 0.7 \times \{ \text{एस1}/100 \times \text{पी1} + \text{एस2}/100 \times \text{पी2} + \text{एस3}/100 \times \text{पी3} \} \times 365$$

(क) इष्टतम घाट क्षमता:

पोत का प्रकार	% अंश	अनलोडिंग दर (टन / दिन)	इष्टतम क्षमता	इष्टतम घाट क्षमता
कैपाकार	70%	60000	70%	10731000
पैनामैक्स	30%	55000	70%	4215750
हैंडीमैक्स	0%	25000	70%	0
		58500		14946750

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता का आकलन 9.58 एमटीपीए किया गया है, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है :

इष्टतम यार्ड क्षमता	लौह अयस्क	बॉक्साइट	अन्य खनिज
विकास के लिए उपलब्ध यार्ड का कुल क्षेत्रफल (हैक्टेयर)	5.81	5.81	5.81
इष्टतम यार्ड क्षमता	70%	70%	70%
समुपयोजन के लिए उपलब्ध यार्ड का इष्टतम क्षेत्रफल (हैक्टेयर)	4.07	4.07	4.07
परिवर्तन कारक	10000	10000	10000
समुपयोजन के लिए उपलब्ध यार्ड का इष्टतम क्षेत्रफल (वर्ग मी.)	40700	40700	40700
समुपयोजन	75%	75%	75%
क्षेत्रफल के प्रति वर्ग मी. में स्टैक की जा सकने वाली मात्रा	13	10	10
भू-खण्ड का वार्षिक टर्न-ओवर अनुपात	25	25	25
	9920625	7631250	7631250
कार्गा की अंश प्रतिशतता	85%	10%	5%
इष्टतम क्षमता (प्रहस्तन किया जाने वाला कुल कार्गो)	8432531	763125	381563
प्रहस्तन दर प्रति दिन (टन)	38828	29868	29868
बर्थ संख्या 9ए इष्टतम क्षमता	9577219		

इसलिए, बर्थ संख्या 9ए की कुल इष्टतम क्षमता 9.58 एमटीपीए है।

(ii) पूँजी लागत का परिकलन :

बर्थ संख्या 9ए पर लौह अयस्क/बाक्साइट/अन्य अयस्क और खनिज पदार्थ प्रहस्तन टर्मिनल की कुल पूँजी लागत ₹.468.74 करोड़ है, जिसमें प्रमुख रूप से निम्नलिखित सम्मिलित है:

(क) बर्थ निकर्षण:

मद	मात्रा	दर (₹.)	माप एकक	राशि (₹. करोड़ में)
विद्यमान बर्थ डैक विघटन	9175.55	4000	वर्ग मी.	3.67
पूँजी निकर्षण	121911	220	क्यू.मी	2.68
बर्थिंग संरचना	11900	68000	वर्ग मी.	80.92
बार्ज बर्थों का निर्माण	5040	35000	वर्ग मी.	17.64
विविध लागत		5%		5.25
बर्थ एवं निकर्षण की कुल लागत				110.16

(ख) **सिविल और संरचनात्मक निर्माण:**

मद	मात्रा	दर (₹.)	माप एकक	राशि (₹. करोड़ में)
स्टेकर के लिए सिविल एवं संरचनात्मक निर्माण कार्य - रिक्लेमर जेएच, डीएच और आरएलएस				16.58
बर्थ और भूमि के बीच पारगमन संरचना	339.76	75000	आरएम	2.55
भूमि सुधार	75567.67	150	वर्ग मी	1.13
बार्ज बर्थ क्षेत्र का पुनरुद्धार	783093	391	क्व्यू.मी	30.62
नियंत्रण कक्ष /उप केन्द्र/ भवन	LS			3.67
सड़क एवं पटरी - आंतरिक	17280.59	5150	वर्ग मी	8.90
जंक्शन हाऊस + ड्राइव हाऊस	10	8417647	संख्या	8.55
इलैक्ट्रीकल, नियंत्रण एवं यंत्रीकरण, सुविधाएं, कर्मशालाएं			एकमुश्त	8.00
पुनरुद्धार	1097196	220	क्व्यू.मी	24.14
विविध लागत		5.00%		5.21
सिविल और संरचनात्मक निर्माण कार्यों की कुल लागत				109.35

(ग) **प्रहस्तन उपकरण:**

मद	मात्रा	दर (₹.)	राशि (₹ करोड़ में)
बार्ज अनलोडर	4	110000000	44.00
शिप लोडर	2	420000000	84.00
स्टेकर एवं रिक्लेमर	2	238000000	47.60
पे लोडर एवं डोजर्स	4	5000000	2.00
वहन प्रणाली	3320	180000	59.76
विविध लागत		5.00%	11.87
प्रहस्तन उपकरण की कुल लागत			249.23

(iii) **प्रचालन लागत:**

प्रचालन लागत की विभिन्न मदों के लिए मानदण्ड और राशि नीचे दी गई तालिका में दर्शायी गई है:

(₹ करोड़ में)

	समूह	मानदंड	राशि
1.	विद्युत	9577219 T x 1.4 एकक/T x ₹6.50/एकक	8.72
2.	क) सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत और अनुरक्षण ग) अतिरिक्त पुर्जों सहित अभियांत्रिक एवं विद्युत उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण	सभी सिविल परिसंपत्तियों की लागत का 1% सभी अभियांत्रिक एवं वैद्युत उपकरणों की लागत का 5%	1.09 17.45

3.	बीमा	कुल सावधि परिसंपत्तियों के मूल्य का 1%	3.59
4.	क) मूल्यह्रास (सिविल परिसंपत्तियां) ख) मूल्यह्रास (संयंत्र एवं मशीनरी)	कंपनी अधिनियम के अनुसार, सिविल परिसंपत्तियों के लिए 3.17% और उपकरण - 6.33%	3.47 15.78
5.	लाइसेंस शुल्क (85.00 हजार वर्ग मी@ ₹.578 (9% के विशेष प्रभार की दर सहित) प्रति 10 वर्ग मी प्रति मास)	दर मानों के अनुसार	5.90
6.	अन्य व्यय	कुल सावधि परिसंपत्तियों के मूल्य का 5%	17.93
वार्षिक प्रचालन लागत			73.93

(iv) तदनुसार, एमओपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व की आवश्यकता नीचे दिए अनुसार है:

	%	₹ लाख में
कुल राजस्व आवश्यकता (₹ लाख में)	100	13130.28
अयस्क प्रहस्तन प्रभार	98	12867.67
भंडारण प्रभार	1	131.30
विविध प्रभार	1	131.30

(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का प्रति टन प्रशुल्क कैप :

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में निर्धारण नीचे दर्शाया गया है :

पोत प्रोफाइल

पोत का प्रकार	समानानुपात	जीआरटी	पार्सल आकार
कैपाकार	70%	90000	150000
पैनामैक्स	30%	50000	83333
हैंडीमैक्स	0%	25000	41667
	100%		
विदेशी	95%		
तटीय	5%		

कार्गो समूह	कार्गो अंश	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तन किया जाने वाला कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस	राजस्व आवश्यकता (₹. लाख में)	प्रहस्तन किया जाने वाला कार्गो (विदेशी (टन)	प्रहस्तन किया जाने वाला कार्गो (तटीय (टन)	दर ₹. में प्रति टन	दर ₹. में प्रति टन
लोह अयस्क	85.00%	38828	8432531	217	10,937.52	8010905	421627	132.35	79.41

बाक्सडिट	10.00%	29868	763125	26	1,286.77	724969	38156	172.06	103.24
अन्य खनिज	5.00%	29868	381563	13	643.38	362484	19078	172.06	103.24
	100.00%		9577219	256	12867.67				

(ख) भंडारण प्रभारों का प्रशुल्क कैप प्रति टन :

भंडारण प्रभारों के संबंध में निर्धारण नीचे दर्शाया गया है :

(i) निशुल्क अवधि :

आयात कार्गो - 15 दिन

निर्यात कार्गो - 25 दिन

(ii) निशुल्क अवधि के पश्चात शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार :

विवरण	
इष्टतम क्षमता	9577219
प्रतिशतता अंश	100%
राजस्व आवश्यकता (₹. लाख में)	131.30
कार्गो पर लगने वाले भंडारण प्रभार की प्रतिशतता	10%
निशुल्क अवधि के बाद कार्गो पर लगने वाले भंडारण प्रभार की प्रतिशतता	957722
प्रस्तावित भंडारण प्रभार (₹. प्रति टन प्रति दिन)	
पहले 7 दिन	1.96
8वें से 14वें दिन	2.94
15वें दिन से आगे	3.92

(ग) विविध प्रभारों का प्रशुल्क कैप प्रति टन :

विविध प्रभारों में सुरक्षा प्रभार, झाड़न-बुहारन, तौल एवं धूल निवारण जैसी सभी विविध सेवाएं सम्मिलित होंगी और नीचे दर्शाए अनुसार प्रभारित होंगी :

विवरण	
इष्टतम क्षमता	9577219
प्रतिशतता अंश	100%
राजस्व आवश्यकता (₹. लाख में)	131.30
विविध प्रभार (₹. प्रति टन)	1.37

(व) बर्थ किराया प्रभारों का आकलन :

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के आकलन की भांति, बर्थ किराया प्रभारों के लिए प्रशुल्क कैप भी राजस्व आवश्यकता पर आधारित होता है। 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार, राजस्व आवश्यकता प्रचालन लागत और नियोजित पूँजी पर मिलने वाले 16% के प्रतिफल का योग होता है। बर्थ किराया प्रभारों का निर्धारण निम्नानुसार किया गया है:

(क) बर्थ किराया राजस्व आवश्यकता:

बर्थ संख्या 9ए के लिए कुल पूँजी लागत		110.16
आरओसीई @	16.00%	17.63
मरम्मत और अनुरक्षण लागत @	1.00%	1.10
मूल्यहास @	3.17%	3.49
बीमा @	1.00%	1.10
बर्थ संख्या 9ए के लिए कुल राजस्व आवश्यकता		23.32

(ख) बर्थ किराया प्रभार:

विवरण	
प्रहस्तन दर	58500
पोत का औसत जीआरटी	78000
प्रति पोत औसत पार्सल आकार	130000
इष्टतम क्षमता	9577219
बर्थ दिनों की संख्या	164
बर्थ घंटों की संख्या	3929
पोतों की संख्या	74
कुल जीआरटी घंटे	306471000
प्रतिशतता विदेशी कार्गो	95.00%
प्रतिशतता तटीय कार्गो	5.00%
कुल जीआरटी घंटे (विदेशी पोत)	291147450
कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत)	15323550
कुल राजस्व आवश्यकता (₹. लाख में)	2332.00
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (विदेशी)	0.78
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (तटीय)	0.47

C. बर्थ संख्या 9 – सामान्य कार्गो बर्थ:

बर्थ संख्या 9 पर कंटेनरों सहित सामान्य कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव किया गया है। टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 4.18 एमटीपीए है।

(i) **बर्थ संख्या 9 पर इष्टतम क्षमता:**

मानदण्डों के अनुसार सूत्र का उपयोग करते हुए इष्टतम घाट क्षमता का आकलन किया जाता है:

$$\text{घाट क्षमता} = 0.7 \times \{ \text{एस1}/100 \times \text{पी1} + \text{एस2}/100 \times \text{पी2} + \text{एस3}/100 \times \text{पी3} + \dots \} \times 365$$

(क) **इष्टतम घाट क्षमता :**

विवरण	खनिज	स्टील कॉयल एवं उत्पाद	कृषि उत्पाद	उर्वरक	अन्य	कंटेनर	योग
2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार मानदण्ड (टन / दिन)	10000	4000	10000	10000	2500	480	
टीएमपी द्वारा विचारित प्रहस्तन दर प्रति 100टी एचएमसी (टन / टीईयू के दिन)	12500	6000	10000	10000	7500	480	
प्रति बर्थ 100टी एचएमसी की संख्या	2	2	2	2	2	2	
प्रति बर्थ विचारित प्रहस्तन दर (टन / टीईयू के दिन)	25000	12000	20000	20000	15000	960	
बर्थों की संख्या	1	1	1	1	1	1	
कुल प्रहस्तन दर (टन / टीईयू के दिन)	25000	12000	20000	20000	15000	960	
प्रतिशतता अंश	25.00%	20.00%	5.00%	5.00%	15.00%	30.00%	100%
कुल इष्टतम क्षमता (टन/टीईयू की) [0.70 x 365 x (6) x (7)]	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	4178958

इसलिए, सामान्य कार्गो बर्थ संख्या 9 की कुल इष्टतम क्षमता 4.18 एमटीपी है।

(ii) **पूँजी लागत का आकलन:**

बर्थ संख्या 9 पर सामान्य कार्गो बर्थ की कुल पूँजी लागत ₹. 203.65 करोड़ है जोकि प्रमुख रूप से निम्नलिखित सम्मिलित है :

(क) **बर्थ एवं निकर्षण :**

मद	मात्रा	दर (₹.)	माप एकक	राशि (₹. करोड़ में)
विद्यमान बर्थ डेक का विघटन	3450.21	4000	वर्ग मी	1.38
बर्थिंग संरचना	9100	68000	वर्ग मी	61.88
विविध लागत		5%		3.16
बर्थ एवं निकर्षण की कुल लागत				66.42

(ख) सिविल एवं संरचनात्मक निर्माण कार्य :

मद	मात्रा	दर (₹.)	माप एकक	राशि (₹.करोड़ में)
बर्थ और भूमि के बीच पारगमन संरचना	259.82	75000	आरएम	1.95
भूमि सुधार	75567.67	150	वर्ग मी	1.13
नियंत्रण कक्ष/ उप-केन्द्र /भवन			एकमुश्त	4.87
स्टेकयार्ड पटरी	54600	7000	वर्ग मी	38.22
कंटेनर स्टेकयार्ड पहुंच मार्ग	6460	5150	वर्ग मी	3.33
आरसीडी पहुंच क्षेत्र	8400	5150	वर्ग मी	4.33
टर्मिनल गेट हाऊस	800	15500	वर्ग मी	1.24
सुरक्षा प्रणाली	1	10000000	एकमुश्त	1.00
विद्युत, नियंत्रण एवं इंस्ट्रुमेंटेशन, सुविधाएं, कर्मशालाएं			LS	5.70
विविध लागत		5.00%		3.09
सिविल एवं संरचनात्मक निर्माण कार्यों की कुल लागत				64.86

(ग) प्रहस्तन उपकरण:

मद	मात्रा	दर (₹.)	राशि (₹.करोड़ में)
हार्बर मोबाइल क्रेन 100टी	2	300000000	60.00
ट्रेक्टर ट्रेलर	4	4400000	1.76
रीच स्टेकर	2	20000000	4.00
फोर्क लिफ्ट ट्रक्स 5 टन	4	2500000	1.00
फोर्क लिफ्ट ट्रक्स 10 टन	2	3300000	0.66
पे लोडर 10 टन	3	5000000	1.50
विविध लागत		5.00%	3.45
प्रहस्तन उपकरण की कुल लागत			72.37

(iii) प्रचालन लागत:

प्रचालन लागत की विभिन्न मदों के लिए मानदण्ड और राशि नीचे तालिका में दी गई है:

(₹. करोड़ में)

	समूह	मानदण्ड	राशि
1.	ईंधन		
	हार्बर मोबाइल क्रेन 100टी	2 x 6132 x 70 x 60	5.15
	ट्रेक्टर ट्रेलर	4 x 6132 x 7 x 60	1.03
	रीच स्टेकर	2 x 6132 x 12 x 60	0.88
		4 x 6132 x 7 x 60	1.03
		2 x 6132 x 10 x 60	0.74

	फोर्क लिफ्ट ट्रक्स 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रक्स 10 टन पे लोडर 10 टन	3 x 6132 x 12 x 60	1.32
2.	क) सिविल सम्पत्तियों की मरम्मत और अनुरक्षण ख) अतिरिक्त पुर्जो सहित अभियांत्रिकी और विद्युत उपकरणों की मरम्मत और अनुरक्षण	सभी सिविल संपत्तियों की लागत का 1% सभी अभियांत्रिकी और विद्युत उपकरणों की लागत का 5%	0.65 3.62
3.	बीमा	सकल नियत संपत्तियों के मूल्य का 1%	1.37
4.	क) मूल्य ह्रास (सिविल सम्पत्तियां) ख) मूल्य ह्रास (संयंत्र एवं मशीनरी)	कंपनी अधिनियम के अनुसार, सिविल संपत्तियों के लिए दर - 3.17% और उपकरणों के लिए - 6.33%	2.06 4.58
5.	लाइसेंस शुल्क (70.00 हजार वर्ग मी @ ₹.578 (9% के विशेष दर के प्रभार सहित) प्रति 10 वर्ग मी प्रति मास)	दर मानों के अनुसार	4.86
6.	अन्य व्यय	सकल नियत संपत्तियों के मूल्य का 5%	6.86
वार्षिक प्रचालन लागत			34.15

(iv) तदनुसार, एमओपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व आवश्यकता निम्नानुसार है:

	%	₹ लाख में
कुल राजस्व आवश्यकता (₹ लाख में)	100	5610.68
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	90	5049.61
भंडारण प्रभार	5	280.53
विविध प्रभार	5	280.53

(a) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का प्रति टन प्रशुल्क कैप:

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में किया गया निर्णय निम्न प्रकार दर्शाया गया है:

पोत प्रोफाइल

पोत के प्रकार	खनिज	स्टील कॉयल और उत्पाद	कृषि उत्पाद	उर्वरक	अन्य	कंटेनर	जीआरटी	पार्सल आकार (टन)
कैपसाइज	-	-	-	-	-		105000	157000
पैनामेक्स	50%	50%	10%	10%	-	10%	45000	67000
हैंडीमैक्स	50%	50%	90%	90%	100%	90%	24000	36000
	100%	100%	100%	100%	100%	100%		
विदेशी	100%	100%	90%	90%	95%	90%		
तटीय	0%	0%	10%	10%	5%	10%		

कार्गो समूह	कार्गो अंश	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तन किया जाने वाला कार्गो (टन / टीईयू का)	कार्गोकार्य दिवस	अपेक्षित राजस्व	प्रहस्तन किया जाने वाला कार्गो	प्रहस्तन किया जाने वाला कार्गो	दर ₹. में प्रति टन	दर ₹. में प्रति टन
					(₹. लाख में)	विदेशी (टन / टीईयू का)	तटीय (टन / टीईयू का)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
खनिज	25.00%	25000	1596875	64	1,262.40	1596875	0	79.05	47.43
स्टील कॉयल और उत्पाद	20.00%	12000	613200	51	1,005.98	613200	0	164.05	98.43
कृषि उत्पाद	5.00%	20000	255500	13	256.43	229950	25550	104.54	62.72
उर्वरक	5.00%	20000	255500	13	256.43	229950	25550	104.54	62.72
अन्य	15.00%	15000	574875	38	749.55	546131	28744	133.05	79.83
कंटेनर	30.00%	960	73584	77	1,518.83	66226	7358	2150.08	1290.05
योग	100.00%		3369534	256	5049.61	3282332	87202		

(ख) भंडारण प्रभारों का प्रति टन प्रशुल्क कैप :

भंडारण प्रभारों के संबंध में किया गया निर्णय निम्नानुसार दर्शाया गया है:

(i) निशुल्क अवधि :

आयातित कार्गो - 15 दिन

निर्यात कार्गो - 25 दिन

(ii) निशुल्क अवधि के बाद शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार :

विवरण	खनिज	स्टील कॉयल और उत्पाद	कृषि उत्पाद	उर्वरक	अन्य	कंटेनर	योग
इष्टतम क्षमता	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	4178958
प्रतिशतता अंश	25%	20%	5%	5%	15%	30%	
राजस्व आवश्यकता (₹. लाख में)	70.13	56.11	14.03	14.03	42.08	84.16	280.54
कार्गो पर लगने वाले भंडारण प्रभार की प्रतिशतता	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
निशुल्क अवधि के बाद कार्गो पर लगने वाला भंडारण प्रभार	319375	122640	51100	51100	114975	14717	673907
प्रस्तावित भंडारण प्रभार (₹. प्रति टन प्रति दिन)							
पहले 7 दिन	3.14	6.54	3.92	3.92	5.23	81.69	
8वें से 14वें दिन	4.71	9.80	5.88	5.88	7.84	122.54	
15वें दिन से आगे	विविध 6.27	13.07	7.84	7.84	10.46	163.39	

(iii) विविध प्रभारों का प्रति टन प्रशुल्क कैप:

विविध प्रभारों में सभी विविध सेवाएं जैसे सुरक्षा प्रभार, झाड़न-बुहारण, तौल और धूल निवारण सम्मिलित होंगी और ये सभी प्रभारीय होंगी, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:

विवरण	खनिज	स्टील कोयल और उत्पाद	कृषि उत्पाद	उर्वरक	अन्य	कंटेनर	योग
इष्टतम क्षमता	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	3369534
प्रतिशतता अंश	25%	20%	5%	5%	15%	30%	100.00%
राजस्व आवश्यकता (₹. लाख में)	70.13	56.11	14.03	14.03	42.08	84.16	280.54
विविध प्रभार (₹. प्रति टन/टीईयू)							8.33

(v) बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन :

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के आकलन की भांति, बर्थ किराया प्रभारों के लिए प्रशुल्क कैप भी राजस्व की आवश्यकता पर आधारित होता है। 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार, राजस्व आवश्यकता प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर मिलने वाले 16% के प्रतिफल का योग होता है। बर्थ किराया प्रभारों के संबंध में किए गए निर्णय निम्नानुसार दर्शाया गया है:

(क) बर्थ किराया राजस्व आवश्यकता :

बर्थ संख्या 9 के लिए कुल पूँजी लागत		66.42
आरओसीई @	16.00%	10.63
मरम्मत और अनुरक्षण लागत@	1.00%	0.66
मूल्य ह्रास @	3.17%	2.11
बीमा @	1.00%	0.66
बर्थ संख्या 9 के लिए कुल राजस्व आवश्यकता		14.06

(ख) बर्थ किराया प्रभार:

विवरण	खनिज	स्टील कोयल और उत्पाद	कृषि उत्पाद	उर्वरक	अन्य	कंटेनर	योग
प्रहस्तन दर	25000	12000	20000	20000	15000	960	
पोत की औसत जीआरटी	34500	34500	26100	26100	24000	26100	
प्रति पोत औसत पार्सल आकार (टन)	51500	51500	39100	39100	36000	39100	
इष्टतम क्षमता	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	3369534
बर्थ दिनों की संख्या	64	51	13	13	38	77	256
बर्थ घंटों की संख्या	1533	1226	307	307	920	1840	6132

पोर्तों की संख्या	32	12	7	7	16	2	76
कुल जीआरटी घंटे	52888500	42310800	8002260	8002260	22075200	48013560	181292580
विदेशी कार्गो की प्रतिशतता	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00%	90.00%	
तटीय कार्गो की प्रतिशतता	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	10.00%	
कुल जीआरटी घंटे (विदेशी कार्गो)	52888500	42310800	7202034	7202034	20971440	43212204	173787012
कुल जीआरटी घंटे (तटीय कार्गो)	0	0	800226	800226	1103760	4801356	7505568
कुल राजस्व आवश्यकता (₹. लाख में)							1406.00
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (विदेशी)							0.79
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (तटीय)							0.47

3.3. पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक निम्नानुसार हैं:

कार्गो के प्रकार	बर्थ 8 पर प्रहस्तन दर
कोयला/कोक	20291 टन/दिन
चूना पत्थर	24620 टन/दिन
जिप्सम	24620 टन/दिन
अन्य	24620 टन/दिन
कार्गो के प्रकार	बर्थ 9 पर प्रहस्तन दर
खनिज	25000 टन/दिन
स्टील कॉयल और उत्पाद	12000 टन/दिन
कृषि उत्पादन	20000 टन/दिन
उर्वरक	20000 टन/दिन
अन्य	15000 टन/दिन
कंटेनर	20 फेरे/घंटा
कार्गो के प्रकार	बर्थ 9ए पर प्रहस्तन दर
लोह अयस्क	38828 टन/दिन
बाक्साइट	29868 टन/दिन
अन्य खनिज	29868 टन/दिन

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमओपीटी के दिनांक 2 दिसम्बर, 2015 के प्रस्ताव की प्रति के साथ व्यावहार्यता रिपट्टन संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/संभावित बोलीदाताओं (एमओपीटी द्वारा अग्रेषित की गई सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई है। जिन कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और संभावित बोलीदाताओं से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं, उन्हें एमओपीटी को फीडबैक सूचना के लिए एमओपीटी को अग्रेषित

कर दिया गया था। एमओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 जनवरी 2016 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और संभावित बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर प्रतिक्रिया व्यक्त की है।

5. इस प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर एमओपीटी से हमारे दिनांक 18 जनवरी, 2016 के पत्र द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमओपीटी ने अपने दिनांक 27 जनवरी, 2016 के पत्र द्वारा उत्तर दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और उस पर एमओपीटी का उत्तर नीचे तालिका में दिया गया है:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एमओपीटी द्वारा अग्रेषित उत्तर
क	सामान्य	
(i)	एमओपीटी ने अपने दिनांक 02 दिसंबर, 2015 के पत्र में उल्लेख किया है कि उसके संदर्भाधीन प्रस्ताव को 21 दिसंबर, 2015 को निर्धारित इसकी बैठक में बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा और उसके बाद एमओपीटी कार्यवाही और संकल्प की प्रति टीएमपी को अग्रेषित करेगा। हमें इस कार्यवाही और संकल्प की प्रति प्राप्त नहीं हुई है। एमओपीटी को इसे तत्काल भेजना है।	इस कार्यवाही और संकल्प की एक प्रति एमओपीटी द्वारा भेजी गई है। (एमओपीटी द्वारा भेजे गए दस्तावेज के अनुसार, यह देखा गया है कि न्यासी बोर्ड ने बर्थ संख्या 8, 9 एवं 9(ए) पर प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो की किस्म के लिए बड़े हुए प्रशुल्क का निर्धारण करने हेतु इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया है)।
(ii)	एमओपीटी ने बताया कि 950 मीटर की इस बर्थ की कुल लंबाई में से कोल बर्थ की लंबाई 350 मीटर होगी। सामान्य बर्थ (बर्थ संख्या 9) की लंबाई 260 मीटर होगी और लौह अयस्क बर्थ (बर्थ संख्या 9(ए)) की लंबाई 340 मीटर होगी, इस प्रकार कुल लम्बाई 950 मीटर है। इस संबंध में एमओपीटी को यह पुष्टि करनी है कि क्या प्रत्येक बर्थ की बोली अलग-अलग बीओटी ऑपरेटर द्वारा लगायी जानी है अथवा क्या संपूर्ण परियोजना की एक बीओटी ऑपरेटर द्वारा बोली लगाए जाने की परिकल्पना की गई है।	यह पुष्टि की जाती है कि संपूर्ण परियोजना बोली पर एक बीओटी ऑपरेटर को दिए जाने की परिकल्पना की गई है।
(iii)	जैसा कि एमओपीटी के प्रस्ताव से देखा गया है, बर्थ संख्या 8 और 9(ए) के लिए यार्ड क्षमता एक बाध्यता है। वास्तव में यार्ड क्षमता और घाट क्षमता में अत्यधिक अंतराल है। अतः एमओपीटी के प्रशुल्क की गणना के लिए इष्टतम क्षमता के तौर पर दोनों बर्थों के लिए यार्ड क्षमता पर विचार करने का प्रस्ताव है। बर्थ संख्या 8 और 9(ए) पूरी तरह से उपयोगाधीन रहेंगे। यदि ऐसा किया गया है तो क्रमशः 11.63 मिलियन टन	बर्थ संख्या 8 कोयला बर्थ है और बर्थ संख्या 9(ए) केपसाइज पोतों का संचालन करने के लिए डिजाइन किया जाना है। दोनों बर्थों की घाट क्षमता दिशा-निर्देशों में दिए गए मानकों के अनुसार संचालन दूरों पर विचार करने में सफल रही है। एमओपीटी ने केपसाइज पोतों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए चैनल से -19.80 मीटर गहरा करने का कार्य पहले से प्रारंभ कर दिया है। अतः बर्थ 8 और 9(ए) की प्रस्तावित लंबाई को कम नहीं किया जा सकता क्योंकि यह केपसाइज पोतों की बर्थिंग के लिए न्यूनतम आवश्यकता है।

	<p>और 14.95 मिलियन टन की घाट क्षमता सहित बर्थ संख्या 8 और 9(ए) की योजना पूर्ण रूप से न्यायोचित होनी चाहिए। यदि यार्ड क्षमता में सुधार नहीं किया जा सकता है तो एमओपीटी को घाट क्षमता की समीक्षा करने के तरीके का पता लगाना है। एमओपीटी को साथ ही यह जांच करनी है कि क्या प्रस्तावित बर्थ संख्या 8 की 350 मीटर और प्रस्तावित बर्थ संख्या 9(ए) की 340 मीटर लंबाई रखने का औचित्य है।</p>	
(iv)	<p>एमओपीटी के इस प्रस्ताव में बर्थ संख्या 8 पर कोयला (चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य) के अभियांत्रिक प्रहस्तन, बर्थ संख्या 9 पर लौह अयस्क (बाक्साइट, अन्य अयस्क और खनिज) के अभियांत्रिक प्रहस्तन और बहुदेशीय कार्गो (यथा खनिज, स्टील क्वाइल और उत्पादों, कृषि उत्पाद, उर्वरक, अन्य) और अर्ध-अभियांत्रिक साधनों द्वारा बर्थ संख्या 9ए पर कंटेनर्स की परिकल्पना की गई है। उपकरण परिनियोजन का तीनों बर्थों में से प्रत्येक के लिए सूचीबद्ध कार्गो के अभि यांत्रिक/अर्ध-यांत्रिक प्रहस्तन पर विचार करने का प्रस्ताव है और तदनुसार संदर्भाधीन प्रशुल्क का निर्धारण किया जाता है। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक बर्थ के लिए एमओपीटी ने शेष कार्गो अर्थात् "अन्यों" को पहले ही सम्मिलित कर लिया जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्तावित है। तथापि एमओपीटी के अपने प्रस्ताव में बताया गया है कि पीपीपी ऑपरेटर को अपनी पसंद के किसी कार्गो का संचालन करने की स्वतंत्रता है। इस संबंध में यह मान लिया गया है कि पीपीपी ऑपरेटर द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले "उसकी पसंद का कोई अन्य कार्गो" "अन्यों" की श्रेणी में आएगा जिसके लिए एमओपीटी का संदर्भाधीन प्रशुल्क पहले ही प्रस्तावित है।</p>	<p>इस प्रस्ताव में यह बताया गया है कि पीपीपी ऑपरेटर को अपनी पसंद के किसी कार्गो को प्रहस्तन न करने की स्वतंत्रता थी। यह अभिप्राय है कि ऑपरेटर को यांत्रिक लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र, यांत्रिक कोयला संयंत्र अथवा सामान्य कार्गो बर्थ किसी अथवा सभी बर्थों पर स्थापित करने की स्वतंत्रता थी। एमओपीटी के प्रस्ताव में बर्थ संख्या 8 पर यांत्रिक कोयला प्रहस्तन टर्मिनल, बर्थ संख्या 9 पर सामान्य कार्गो बर्थ और बर्थ संख्या 9ए पर यांत्रिक लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र की परिकल्पना की गई है। यह बीओटी ऑपरेटर के लिए संदर्भाधीन प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए किया गया था यदि वह इन कार्गो में से किसी को संचालन के लिए चुनता है। जिन कार्गो का दरों के क्रम में विशेष रूप उल्लेख नहीं है वे 'अन्यों' की श्रेणी में आएंगे और तदनुसार दरें लागू होंगी। यदि बीओटी ऑपरेटर सभी 3 बर्थों पर अभियांत्रिक कोयला अथवा लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र स्थापित करना चाहता है तो टीएमपी द्वारा निर्धारित संदर्भाधीन प्रशुल्क उनके लिए लागू होगा।</p>
(v)	<p>एमओपीटी द्वारा दिनांक 2 दिसंबर, 2015 के अपने पत्र के साथ भेजी गई व्यवहार्यता रिपोर्ट "मसौदा" है। "एमओपीटी" को "अंतिम" व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रेषित करनी है।</p>	<p>अंतिम व्यवहार्यता रिपोर्ट की सॉफ्ट कॉपी टीएमपी को पहले ही भेज दी गई है।</p> <p>(एमओपीटी ने दिनांक 26 जनवरी, 2016 को ई-मेल द्वारा अंतिम व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रेषित कर दी है।</p>

2.	बर्थ संख्या 8	
(i)	बर्थ संख्या 8 में कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के संचालन की परिकल्पना की गई है। एमओपीटी द्वारा कार्गो की प्रत्येक किस्म का शेयर 75:10:10:5 पर भेजा गया है। जब इस बर्थ में बहुदेशीय कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना की गई तो बहुदेशीय बर्थ के लिए लागू अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाने के बजाय कोयला टर्मिनल के लिए लागू अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाने के दृष्टिकोण को न्यायोचित ठहराना है।	बर्थ संख्या 8 में कोयला संचालन की परिकल्पना की गई है। तथापि, बोली-पूर्व बैठक के दौरान प्रयोक्ताओं ने समान अभियांत्रिक प्रहस्तन संयंत्र के द्वारा कमतर मात्राओं के साथ चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य कार्गो का संचालन करने की भी अपनी इच्छा व्यक्त की और अनुरोध किया कि इसके लिए भी प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। इसलिए यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली को कोयला तथा जिप्सम, चूना अथवा अन्य समान कार्गो का संचालन करने के लिए भी डिजाइन करनी पड़ेगी। इस प्रकार कोयला टर्मिनल के लिए लागू अपफ्रंट दिशा-निर्देशों को बहुदेशीय बर्थ हेतु लागू अपफ्रंट दिशा-निर्देशों के बजाय अपनाया गया है क्योंकि कोयला प्रमुख वस्तु होगा।
(ii)	“अन्यो” के रूप में संचालित किए जाने वाले परिकल्पित कार्गो के संबंध में एमओपीटी को पुष्टि करनी है कि “अन्य” कार्गो की प्रकृति, इसकी प्रहस्तन दर और उत्पादकता मानदण्ड उस कार्गो के समान हैं जिसके लिए संदर्भाधीन प्रशुल्क प्रस्तावित है।	“अन्यो” के रूप में संचालित किए जाने वाले किसी विशिष्ट कार्गो की परिकल्पना नहीं की गई है। तथापि उक्त श्रेणी में विशेष रूप से उल्लेख न किए गए किसी कार्गो के लिए किस अनपेक्षित मांग को पूरा करने के लिए “अन्यो” की श्रेणी को भी सम्मिलित किया गया है। यह पुष्टि की गई है कि इसकी प्रहस्तन दर और उत्पादकता मानदण्ड उस कार्गो के समान होगी जिसके लिए संदर्भाधीन प्रशुल्क प्रस्तावित है।
(iii) क.	इष्टतम क्षमता घाट क्षमता	
(i)	केपाकार पोतों और पैनामैक्स पोतों की 70:30 पर प्रतिशतता अंश पर विचार करने का आधार प्रस्तुत किया जाना चाहिए।	केपाकार पोतों के परियोजना के माध्यम से प्रयोक्ताओं के लिए भाड़ा लाभ बर्थ संख्या 8 हेतु ऐसे पोतों के परिनियोजन को बढ़ावा देगा। परन्तु यह सिर्फ कोयला आयातों के मामले में होगा, अन्य कार्गो यथा चूना पत्थर एवं जिप्सम के लिए नहीं, जहां प्रमुखतः पैनामैक्स पोत परिनियोजित किए जाते हैं। प्रशुल्क प्रस्ताव में हमने कोयला व्यापार के तौर पर 75% पर विचार किया है। अतः 70% पोत केपाकार होने की मान ली गई बात न्यायोचित है।
(ii)	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक एमओपीटी में आने वाले ड्राई बल्क कार्गो नामशः कोयला, चूना पत्थर एवं जिप्सम और अन्यो सहित केपाकार पोतों और पैनेमैक्स पोतों का वास्तविक अनुपात प्रस्तुत करें।	वर्तमान में, पत्तन में अपने बर्थों पर केपसाइज के पोतों का संचालन करने के लिए पर्याप्त अवसरचना नहीं है। तथापि जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया था कि पत्तन ने अपने चैनल और केपाकार पोतों का संचालन के लिए संबद्ध क्षेत्रों को गहरा करने हेतु ठेका पहले ही प्रदान कर दिया है। इस प्रकार बीओटी ऑपरेटर बर्थ पर सीधे केपाकार पोतों का संचालन करने के लिए बर्थ पॉकेट्स का निर्माण करेगा यदि वह यांत्रित लौह अयस्क अथवा कोल प्रहस्तन संयंत्र स्थापित करना चाहता है। वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा संचालित किए सभी कार्गो गैर केपसाइज पोतों के माध्यम से किए गए हैं। हाल में कुछ केपसाइज पोतों को बर्थ संख्या 6 और बर्थ संख्या 7 पर बुलाया गया है। परन्तु ये पूर्ण रूप से लोडिड केप यान नहीं थे।

(iii)	एमओपीटी को पुष्टि करनी है कि केपाकार पोतों और पैनमैक्स पोतों की माल उतराई दर क्रमशः 50000 टन प्रति दिन और 35000 टन प्रति दिन, वैसी ही होगी जैसी कार्गो की अन्य सभी किस्मों यथा कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम एवं अन्यो की प्रहस्तन की होगी।	यह पुष्टि की गई है कि केपाकार पोतों और पेनमैक्स पोतों की माल उतराई दर क्रमशः 50000 टन प्रति दिन और 35000 टन प्रति दिन, वैसी ही होगी जैसी कार्गो की अन्य सभी किस्मों यथा कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम एवं अन्यो की प्रहस्तन की होगी। तथापि जिप्सम, चूना पत्थर और अन्य समान कार्गो पैनमैक्स पोतों के माध्यम से संचालित की जाएगी।
ख.	यार्ड क्षमता	
(i)	एमओपीटी का कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम एवं अन्यो का ढेर लगाने के लिए परिकल्पित परियोजना हेतु 79000 वर्ग मीटर भूमि सौंपने का प्रस्ताव है। यार्ड क्षमता के आकलन हेतु मानकों में स्टेकिंग कार्गो के लिए उपयोग की जा सकने वाले यार्ड के कुल क्षेत्र का 70% निर्धारित है। 70% के निर्धारित मानक के विरुद्ध एमओपीटी ने कोयले के लिए 75% और अन्य तीन कार्गो समूहों के लिए 65% पर विचार किया है। अन्य तीन कार्गो समूहों की स्टेकिंग के लिए उपयोग किए जा सकने वाले यार्ड क्षेत्र की प्रतिशतता हेतु 70% पर विचार किया जाए जैसा कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित है।	इस परियोजना के लिए, 3 वर्थों और लगभग 65 एकड़ का बैक-अप क्षेत्र एक रियायतग्राही को सौंपे जाने का प्रस्ताव है। अनेक सुविधाएं यथा सड़के, धूल निवारण प्रणाली, कार्यालय, रेल अवसंरचना आदि सभी तीन बर्थों के लिए समान होगी। अतः सम्पूर्ण क्षेत्र का इष्टतम उपयोग किया जा सकता है। कार्गो भंडारण हेतु अतिरिक्त स्थल प्रभावी तौर पर दिया जा सकता है। इस प्रकार यार्ड क्षमता 70% के मानक के प्रति 75% समझी जा सकती है। तदनुसार चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के लिए यार्ड के उपयोग में 75% तक का संशोधन किया जा रहा है। अब संशोधित इष्टतम क्षमता 5.70 एमटीपीए आंकी गई है और संशोधित कार्यकारी और प्रहस्तन दर भेजी गई है।
(ii)	एमओपीटी आबंटित की जाने वाली प्रस्तावित 79000 वर्ग मीटर भूमि की भूमि उपयोग योजना प्रस्तुत करे।	एमओपीटी की भूमि उपयोग योजना भेज दी गई है।
(iii)	दिशा-निर्देशों में निर्धारित 3 टन प्रति वर्ग मीटर की तुलना में कोयला के संबंध में 5 टन प्रति वर्ग मीटर और कार्गो मद यथा चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के संबंध में 7 टन प्रति वर्ग मीटर की ऊंचाई वाले ढेर की एमओपीटी द्वारा सावधानीपूर्वक जांच की जाए तथा वर्ष 2012 से 2015 तक के वर्षों के दौरान एमओपीटी में वास्तविक उपलब्धि भी देखी जाए।	कार्गो के ढेरों की ऊंचाई का कार्गो की सघनता, प्लांट के आकार और अनुक्रिया दृष्टि पर विचार करते हुए मूल्यांकन किया गया है। बर्थ संख्या पर कोयला टर्मिनल हेतु ढेर की ऊंचाई 4.7 टन प्रति वर्ग मीटर पर टीएएमपी द्वारा विचार किया गया था। उस समय हमने 5 टन प्रति वर्ग मीटर के आंकड़े पर पहुंचने के लिए कार्य ब्यौरा प्रस्तुत किया था। उन समय मानी गई ढेर की ऊंचाई 50 मीटर थी। इस सभी पहलुओं पर विचार करते हुए 5 टन प्रति वर्ग मीटर उपयुक्त है। जहां तक जिप्सम और चूना पत्थर का संबंध है, इन पदार्थों की सघनता कोयले की 0.8 टन प्रति वर्ग मीटर की तुलना में लगभग 2.3 टन प्रति वर्ग मीटर है। तथापि संचालित किए जाने वाले चूना पत्थर और जिप्सम की मात्रा कोयले की तुलना में अत्यधिक कम होगी। इस प्रकार जिप्सम और चूना पत्थर के ढेर की ऊंचाई कोयले के ढेरों की तुलना में कम होगी। इन सभी पहलुओं पर विचार करते हुए जिप्सम और चूना पत्थर हेतु ढेर की ऊंचाई 7 टन प्रति वर्ग मीटर मानी गई है।

(iv)	विशाखापट्टनम पत्तन ट्रस्ट (वीपीटी) में कोयला टर्मिनल हेतु अग्रिम प्रशुल्क का निर्धारण करते समय दिशा-निर्देशों में निर्धारित 3 टन प्रति वर्ग मीटर के मानक के विरुद्ध ढेर की ऊंचाई 6 टन प्रति वर्ग मीटर मानी गई। एमओपीटी को कोयले के संबंध में 6 टन प्रति वर्ग मीटर की ऊंचाई के ढेर पर विचार करके यार्ड क्षमता की समीक्षा करनी है।	कोयले के शेड में ढेर लगाने का प्रस्ताव है जो पूरी तरह से कवर होगा। अतः ढेर की ऊंचाई पर प्रतिबंध होगा। इस प्रकार 5 टन प्रति वर्ग मीटर की ढेर लगाने की क्षमता उपयुक्त है। इन स्थितियों के तहत 6 टन प्रति वर्ग मीटर की ढेर लगाने की क्षमता प्राप्त करना कठिन होगा।
(v)	कोयला टर्मिनल के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देश में निर्धारित टर्न-ओवर मानक 12 है। प्रत्येक कार्गो मद के लिए एमओपीटी द्वारा माना गया 25 का प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात उच्चतर स्तर पर है, इसकी सावधानीपूर्वक जांच की जानी चाहिए और वर्ष 2012 से 2015 के दौरान एमओपीटी में वास्तविक उपलब्धि भी देखी जाए।	इस सुविधा के निर्माण में लगभग 3 वर्ष लगेंगे। इस दौरान दक्षिण पश्चिम रेलवे ने रेल लाइनों को डबल करने का कार्य प्रारंभ कर दिया है जो 4 से 5 वर्ष की अवधि में पूरा होगा। एक बार यह डबल करने का कार्य पूरा हो जाता है तो कार्गो को खाली करना आसान हो जाएगा और 25 का प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात संभव हो जाएगा। वर्तमान में एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल का प्लॉट टर्न-ओवर 25 गुणा से अधिक है, चूंकि खाली करने का 100% कार्य रेल द्वारा होता है।
(vi)	जैसा कि इस प्रस्ताव में देखा जा सकता है कि 11.625 एमएमटीपीए पर इष्टतम घाट क्षमता और 5.461 एमएमटीपीए पर इष्टतम यार्ड क्षमता के बीच अत्यधिक अंतर है। इस यार्ड क्षमता को बाध्यता के तौर पर समझा जाता है। वर्ष 2019 में अकेले बर्थ संख्या 8 की कोयला कार्गो की उपलब्धता का अनुपात 10.9 मिलियन टन लगाया गया है, जिसमें मसौदा व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2030 में 39 मिलियन टन तक वृद्धि होगी। ऐसे परिदृश्य में यह संभावना हो सकती है कि बाद में भूमि का और अधिक क्षेत्र का आवंटन होने पर यह ऑपरेटर को और कार्गो के प्रहस्तन में समर्थ बना सकता है, जिसके द्वारा ऑपरेटर को अप्रत्याशित लाभ हो सकता है। उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी को यार्ड क्षमता के बीच अंतर को कम करना होगा। यदि यार्ड क्षमता में सुधार नहीं किया जा सकता है तो 11.62 मिलियन टन की घाट क्षमता वाली बर्थ को पूर तरह उचित सिद्ध करना है। एमओपीटी को यह भी पुष्टि करनी है कि घाट क्षमता को पूरा करने अथवा किसी अन्य कारण हेतु बीओटी ऑपरेटर को बाद में और अधिक भूमि के आवंटन की कोई गुंजाइश नहीं होगी।	मोरमुगाव पत्तन के संदर्भ में जहां भूमि की उपलब्धता एकमात्र सबसे बड़ी बाध्यता है, तो घाट क्षमता और यार्ड क्षमता में बेमेल को सुधारना असंभव होगा। मोरमुगाव पत्तन में पीपीपी परिचालन के तहत 2 कोयला बर्थ पहले ही समर्पित हैं। कोयला बर्थ के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क कोयला बर्थ संख्या 7 में मौजूदा प्रशुल्क के बराबर है। हम पूर्व उल्लिखित घाट क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच अंतर को कम नहीं कर सकेंगे। यह पुष्टि की जाती है कि बाद के चरण पर बीओटी ऑपरेटर को अतिरिक्त क्षेत्र का आवंटन करने की कोई गुंजाइश नहीं है।

ग (i)	<p>ईष्टतम क्षमता परिकलन में एमओपीटी ने 20291 टन कोयले की और चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यों, प्रत्येक की 24620 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर दर्शाई है। इस पर प्रहस्तन दर (अर्थात् इस प्रस्ताव के पृष्ठ 6 पर द्वितीय तालिका का कालम 3) के परिकलन में विचार किया गया है। इस संबंध में एमओपीटी को कोयले की 20291 टन पर और चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यों में से प्रत्येक के लिए 24620 टन की प्रतिदिन की प्रहस्तन दर निर्धारित करने के लिए विस्तृत प्रक्रिया भेजे।</p>	<p>कोयले की 20291 टन और चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यों, प्रत्येक की 24620 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्राप्त करने के लिए विस्तृत वर्किंग भेज दिया गया है। तथापि चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यों के लिए यार्ड के उपयोग सहित अब पूर्व के 65% को संशोधित कर 75% किया गया है, प्रतिदिन की प्रहस्तन दर 24620 टन के बजाय 28408 टन तक संशोधित है, उसे भेजा गया है।</p> <p>(एमओपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेज से प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्राप्त करने के लिए वर्किंग प्रतिबिंबित नहीं होता है। एमओपीटी ने प्रतिदिन की प्रहस्तन दर को ध्यान में रखते हुए ईष्टतम यार्ड क्षमता का परिकलन पुनः प्रस्तुत किया है, जो इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में पहले ही उपलब्ध है)।</p>
(ii)	<p>ईष्टतम घाट क्षमता प्राप्त करने के लिए विचार की गई प्रहस्तन केपाकार पोत के लिए 50000 टन प्रतिदिन और पैनमैक्स यान के लिए 35000 टन प्रतिदिन है। कार्गो प्रहस्तन प्रभार प्राप्त करते समय विचार की जाने वाले प्रहस्तन दर में प्रहस्तन दर (अर्थात् बर्थ दिन की उत्पादकता) होती है। अतः एमओपीटी को उक्त प्रेक्षण को ध्यान में रखते हुए प्रहस्तन प्रभार के परिकलन की समीक्षा करनी है। परिणामस्वरूप, प्रस्वावित निष्पादन मानदंड को भी आशोधित करना होगा।</p>	<p>टीएएमपी के मानकों के अनुसार घाट क्षमता और यार्ड क्षमता के परिकलन द्वारा प्रहस्तन दरें निकाली गई हैं। इस मामले में प्रहस्तन दरों के लिए यार्ड क्षमता पर विचार किया गया है चूंकि यह घाट क्षमता से कम है जो टीएएमपी की परिभाषा के अनुसार ईष्टतम क्षमता है। घाट क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच बेमेल को भरा नहीं जा सकता क्योंकि एमओपीटी के लिए भूमि की उपलब्धता एमओपीटी के लिए बुनियादी समस्या है।</p>
(iv)	पूँजीगत लागत	
क. (i)	<p>एमओपीटी सिविल लागत की प्रत्येक मद का अनुमान लगाने के लिए मानी गई यूनिट दरों को उचित सिद्ध करने के लिए इसके समर्थन में दस्तावेज भेजे और सिविल लागत प्राक्कलन में विचार की गई राशि से इसे सहसंबद्ध करने के लिए प्रक्रिया बताएं।</p>	<p>सिविल लागतों की प्रत्येक मद का अनुमान लगाने के लिए विचार की गई यूनिट दरों से युक्त अंतिम व्यवहार्यता रिपोर्ट की सॉफ्ट कॉपी टीएएमपी को अग्रेषित की गई है।</p>
(ii)	<p>एमओपीटी को पुष्टि करनी है कि सिविल निर्माण लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशा-निर्देश में सूचीबद्ध सभी मदों पर विचार किया गया है।</p>	<p>पुष्टि की गई</p>
ख. (i)	<p>एमओपीटी प्रत्येक प्रहस्तन उपकरण की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करे और प्रक्रिया बताए ताकि इसे पूँजीगत लागत के प्राक्कलन में मानी गई राशि से सहसंबद्ध किया जा सके।</p>	<p>उक्त (क) (i) के समान</p>

(ii)	<p>प्रहस्तन उपकरण के संबंध में दिशा-निर्देशों में निर्धारित निम्नांकित उपकरण पर विचार न करने के कारण बताएं:</p> <p>(क) वैगन लोडर और ट्रक लोडर्स, प्रत्येक 1 (संख्या)</p> <p>(ख) 2 (संख्या) क्रेन</p>	<p>वैगन लोडिंग के लिए प्रहस्तन प्रणाली पर मोशन वैगोन में तीव्र विचार किया गया है। ट्रक लोडरों की आवश्यकता नहीं है। यह इसलिए है क्योंकि मौजूदा बर्थ संख्या 7 में ट्रक लोडिंग सुविधा है जो स्थानीय कोयला आयातकर्ताओं की आवश्यकता पूरी करने के लिए पर्याप्त है। क्रेन प्रहस्तन उपकरणों का हिस्सा नहीं होती हैं। कभी-कभी उपयोग करने के लिए ऐसे उपकरण किराए पर लिए जा सकते हैं।</p>
(iii)	<p>रैपिड रेल लोडिंग प्रणाली पर विचार करने के प्रायोजन को औचित्य सहित प्रस्तुत करें।</p>	<p>रैपिड रेल लोडिंग तीव्र और पर्यावरण अनुकूल परिचालन सुनिश्चित करती है और इसलिए रैक डिस्पेच तीव्रता और अधिक मात्रा में होगा। यह रैक्स पर कोयला लोड करने के लिए होगा। प्रत्येक रैक लगभग 4000 टन कार्गो ले जा सकता है। प्रतिदिन एक रैक रेल भेजने के परिणामस्वरूप अनुमानतः 1.4 मिलियन टन कोयला प्रतिवर्ष प्रहस्तन करना होगा।</p>
(iv)	<p>कार्यशाला उपकरण और इलेक्ट्रिकल नियंत्रण तथा उपकरण की लागत पर सिविल निर्माण लागत के बजाय उपकरण श्रेणी के अंतर्गत विचार किया जाना है जैसा कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित है।</p>	<p>आवश्यक सुधार किया गया है। संशोधित परिचालन लागतें भेज दी गई हैं।</p>
ग.	<p>व्यवहार्यता मसौदा रिपोर्ट के अनुसार बर्थ संख्या 8 के सामने के बर्थिंग क्षेत्र को गहरा बनाए जाने की आवश्यकता है। इस संबंध में एमओपीटी को यह पुष्टि करनी है कि ₹ 2.68 करोड़ की परिकल्पित पूंजीगत निकर्षण व्यवहार्यता रिपोर्ट में बताए गए प्रयोजनार्थ है।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि बर्थ संख्या 8 के सामने बर्थ क्षेत्रफल को गहरा करने की लागतों का ₹ 2.68 करोड़ का अनुमान लगाया गया है।</p>
(v)	<p>परिचालन लागतें</p>	
क.	<p>एमओपीटी को ₹ 6.50 की बिजली की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करने हैं।</p>	<p>बिजली की ₹ 6.50 प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भेज दिए गए हैं।</p> <p>(दिनांक 27 अक्टूबर, 2015 का दस्तावेज अंतर विभागीय दस्तावेज (सीएमई द्वारा एफए एंड सीएओ को) है जिसमें उल्लेख है कि एचटी कनेक्शन के लिए प्रति यूनिट समग्र औसत दर ₹6.50 प्रति यूनिट आंकी गई है।)</p>
ख.	<p>कोयला टर्मिनल (जिसे एमओपीटी द्वारा आधार माना जाता रहा है) के लिए अग्रिम दिशा-निर्देशों में उपकरण की पूंजीगत लागत के 7% प्रहस्तन उपकरण की मरम्मत एवं अनुरक्षण हेतु मानक निर्धारित हैं। एमओपीटी को उपकरण की पूंजीगत लागत के 5% पर प्रहस्तन उपकरण की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर विचार करते देखा गया है। एमओपीटी उक्त लाग के निम्नतर स्तर पर विचार करने के कारण बताएं।</p>	<p>एमओपीटी ने मरम्मत एवं अनुरक्षण पर 7% लागत पर विचार किया है कि 5% पर अर्थात् ₹. 184.76 करोड़ जो प्रहस्तन उपकरण की कुल लागत है, के 7% के हिसाब से ₹. 12.93 करोड़ है। ऊपर बताए गए 5% टाइपिंग त्रुटि है और इसे ₹. 12.93 करोड़ की राशि सहित 7% पढ़ा जाए शेष अपरिवर्तनीय है।</p>

ग.	लाइसेंस शुल्क:	यह सूचित किया जाता है कि 79000 वर्ग मीटर क्षेत्र कार्गो के भंडारण हेतु उपलब्ध यार्ड का कुल क्षेत्रफल है जबकि 95000 वर्ग मीटर क्षेत्र लाइसेंस शुल्क के परिकलन में एमओपीटी द्वारा माना गया जिसमें बर्थ और इससे संबद्ध क्षेत्र सम्मिलित हैं।
	एमओपीटी ने ₹. 6.59 करोड़ के लाइसेंस शुल्क की गणना की है जैसा कि नीचे दिया गया है: [95000 वर्ग मीटर x 578/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह (9% की विशेष लेवी सहित) x 12 माह] इस संबंध में एमओपीटी निम्नांकित स्पष्ट प्रेषित करना है:	
(i)	परियोजना में बर्थ संख्या 8 के लिए आवंटित किया जाने वाला प्रस्तावित क्षेत्रफल 79000 वर्ग मी. का उल्लेख है और इष्टतम यार्ड क्षमता के आकलन में इसी पर विचार किया गया है। लाइसेंस शुल्क के आकलन में एमओपीटी द्वारा 95000 वर्ग मी. का क्षेत्रफल इष्टतम यार्ड क्षमता के आकलन में विचार किए गए क्षेत्रफल से मेल नहीं खाता है। क्षेत्रफल में इस बेमेलता को सही करें/स्पष्टीकरण दें।	
(ii)	एमओपीटी दरों का स्केल/एस्टेट रेटल शिड्यूल का संदर्भ दें और परिकलन में विचार किए गए लाइसेंस शुल्क की प्रति वर्ग मीटर दर प्राप्त करने के लिए विस्तृत प्रक्रिया बताएं।	ये दरें टीएएमपी से अनुमोदित एसओआर से ली गई हैं। दरें भाग III, एस्टेट रेंटल्स-I (क) के तहत दर्शाई गई हैं। संबद्ध दर ₹500/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह जून, 2012 से प्रभावी है। यह 3 वर्ष के लिए बढ़ाया गया है और 9% विशुद्ध दर लागू की गई है।
(iii)	₹578/- की दर से प्रतीत होता है कि बेस के तौर पर (पीटी शीट संख्या 7 के चाल्ता संख्या 3 के तहत किए गए सर्वेक्षण के अतिरिक्त भूमि पर वास्को-डी-गामा खाड़ी में वाणिज्यिक/गैर वाणिज्यिक सहित लॉच/बारज की मरम्मत कार्यशाला अथवा कोई अन्य उद्योग करने के प्रयोजनार्थ फोर शोर लैंड के अधिग्रहण हेतु) जून, 2013 में अनुमोदित ₹500/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर पर एमओपीटी द्वारा विचार किया गया हो और 3 वर्ष की अवधि के लिए 2% वार्षिक के संचयी वृद्धि पर विचार माना और इसके बाद विशेष लेवी के लिए 9% की वृद्धि पर विचार करना। दिनांक 14 जून, 2013 के आदेश सं. टीएएमपी/43/2012 एमओपीटी द्वारा एमओपीटी के एसओआर के सामन्य	एमओपीटी की पेंशन निधि को ₹1000 करोड़ की सीमा तक निधि प्रदत्त की जाती है। और इस प्रकार इस देयता को पूरा करने के लिए 9% की विशेष दर सम्मिलित की गई है।

	संशोधन में इस अधिकरण द्वारा अग्रिमोदित 9% की यह विशेष लेवी पेंशन देयता को पूरा करने के लिए सीमित प्रयोजनार्थ है तथा अले प्रशुल्क संशोधन के दौरान इसकी समीक्षा की जाती है। एमओपीटी लाइसेंस शुल्क के प्राक्कलन में विशेष लेवी के समावेशन, इस बात को मान्यता देते हुए कि अनुमोदित किए जाने वाला संदर्भाधीन प्रशुल्क 30 वर्ष की लंबी सीमा के लिए है, की जांच करे और इसे न्यायोचित ठहराएं।	
(iv)	कोल टर्मिनल के लिए अग्रिम दिशा-निर्देशों में 25 दिन की निःशुल्क अवधि का उल्लेख है। इसके विपरित एमओपीटी का सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि और सभी प्रभार के निर्यात कार्गो के लिए 25 दिन की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव है। एमओपीटी से अनुरोध है कि वह अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निहित अनुबंध के अनुसार निःशुल्क दिनों का निर्धारण करे।	हम इस प्रस्ताव से सहमत हैं। तथापि दरों को बदला नहीं जाएगा।
(v)	भंडारण प्रभारों के परिकलन में एमओपीटी का मानना है कि ईष्टतम क्षमता 10% भंडारण प्रभार का आकृष्ट करेगा। इसका अर्थ है कि 90% कार्गो की शेष मात्रा का निःशुल्क अवधि के भीतर मूल्यांकन किया जाएगा। कांडला पत्तन ट्रस्ट सामान्य कार्गो बर्थों हेतु ऐसे प्रस्ताव के बाद निर्धारित भंडारण प्रभारों में समस्याएं आ गई हैं। पीपीपी परियोजनाओं हेतु विशाखापट्टनम पत्तन ट्रस्ट में निर्धारित भंडारण प्रभारों में भी मुद्दे हैं। अतः एमओपीटी से अनुरोध है कि वह स्थिति की समीक्षा करे और प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण यार्ड से कार्गो के मूल्यांकन की वास्तविक विधि पर आधारित भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव प्रस्तुत करें।	हमने 25 गुना प्लॉट टर्न-ऑवर पर विचार किया है जिसके परिणाम स्वरूप लगभग 14 दिनों का कार्गो डवेल समय होगा। चूंकि निःशुल्क समय 25 दिन है, भंडारण प्रभारों की प्राप्ति नहीं हो सकती है। तथापि कार्गो के 10% प्रशुल्क निर्धारण के लिए कार्गो के भंडारण प्रभारों के प्रयोजनार्थ विचार किया है।
(vi)	बर्थ किराया परिकलन	
क.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक के ड्राई बल्क कार्गो यथा कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो सहित पोतों के वास्तविक औसत जीआरटी प्रेषित करें।	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक के ड्राई बल्क कार्गो सहित पोतों के वास्तविक औसत जीआरटी निम्नलिखित हैं:

ख.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक के ड्राई बल्क कार्गो यथा कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो सहित पोतों के वास्तविक औसत पार्सल साइज भेजें।	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक प्रहस्तन की गई वस्तुओं का औसत जीआरटी एवं औसत पार्सल <table><thead><tr><th rowspan="2">वस्तुएं</th><th colspan="4">औसत जीआरटी</th><th colspan="4">औसत पार्सल</th></tr><tr><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>अप्रैल से दिसंबर, 2015</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>अप्रैल से दिसंबर, 2015</th></tr></thead><tbody><tr><td>ग्रेनाईट</td><td>10642</td><td>13683</td><td>13878</td><td>15421</td><td>10598</td><td>12681</td><td>11865</td><td>11185</td></tr><tr><td>लौह अयस्क</td><td>47521</td><td>0</td><td>37928</td><td>38953</td><td>83662</td><td>0</td><td>46264</td><td>71800</td></tr><tr><td>बाक्साइट</td><td>23859</td><td>31198</td><td>32950</td><td>37534</td><td>35198</td><td>51133</td><td>53440</td><td>69122</td></tr><tr><td>स्टील क्वाइल/स्टील उत्पादन</td><td>20460</td><td>23796</td><td>19020</td><td>18408</td><td>18408</td><td>19494</td><td>18581</td><td>15587</td></tr><tr><td>कंटेनर</td><td>13384</td><td>13464</td><td>9019</td><td>11632</td><td>4725</td><td>4564</td><td>3700</td><td>3523</td></tr><tr><td>काष्ठ चिप</td><td>0</td><td>40024</td><td>40510</td><td>41780</td><td>0</td><td>39450</td><td>34969</td><td>37525</td></tr><tr><td>कोयला/कोक</td><td>41556</td><td>44029</td><td>42674</td><td>41600</td><td>61905</td><td>68448</td><td>64887</td><td>62447</td></tr><tr><td>चूना</td><td>0</td><td>0</td><td>35445</td><td>31217</td><td>0</td><td>0</td><td>55263</td><td>50645</td></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>18800</td><td>17740</td><td>19285</td><td>18710</td><td>19488</td><td>129942</td><td>15249</td><td>17888</td></tr></tbody></table>	वस्तुएं	औसत जीआरटी				औसत पार्सल				2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	ग्रेनाईट	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185	लौह अयस्क	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800	बाक्साइट	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122	स्टील क्वाइल/स्टील उत्पादन	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587	कंटेनर	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523	काष्ठ चिप	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525	कोयला/कोक	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447	चूना	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645	उर्वरक	18800	17740	19285	18710	19488	129942	15249	17888
वस्तुएं	औसत जीआरटी				औसत पार्सल																																																																																															
	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015																																																																																												
ग्रेनाईट	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185																																																																																												
लौह अयस्क	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800																																																																																												
बाक्साइट	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122																																																																																												
स्टील क्वाइल/स्टील उत्पादन	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587																																																																																												
कंटेनर	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523																																																																																												
काष्ठ चिप	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525																																																																																												
कोयला/कोक	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447																																																																																												
चूना	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645																																																																																												
उर्वरक	18800	17740	19285	18710	19488	129942	15249	17888																																																																																												
ग.	केपसाइज पोतों और पैनमेक्स पोतों के संबंध में 45500 टन प्रतिदिन की औसत माल उतराई दर और ईष्टतम क्षमता मानते हुए एमओपीटी 120 दिनों अर्थात (5460875 टन/45500 टन) की बर्थ दिनों की संख्या प्राप्त की है। तदनुसार बर्थ घंटों की संख्या की 2880 घंटे (120 दिन x 24 घंटे) आंके गए हैं। यह 70% उपयोग (365 x 70%) पर घाट क्षमता परिकलन और 6132 घंटों (अर्थात 265 दिन x 24 घंटे) पर बर्थ घंटों के अनुसार घाट क्षमता परिकलन में मान गए 256 घंटों से मेल नहीं खाता है। अन्य शब्दों में इस बर्थ का अत्यधिक कम उपयोग होगा। इस बर्थ का कम उपयोग याई क्षमता की बाध्यता के कारण हुआ है। एमओपीटी इस मुद्दे की ध्यान से जांच करे और याई क्षमता और घाट क्षमता के बीच के अंतर को कम करने के लिए उपायों का पता लगाए।	मार्मोगांव पत्तन में भूमि कम होने के कारण याई क्षमता और घाट क्षमता के बीच के अंतर को कम करना कठिन है। पर्यावरण के प्रभाव को देखते हुए केवल ड्राई बल्क कार्गो यथा कोयला और लौह अयस्क को ही पूर्ण यांत्रिकृत तरीके से हैंडल किया जा सकता है।																																																																																																		
घ.	95:5 पर विदेशी कार्गो/पोतों अपने तटीय कार्गो/पोतों पर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करें।	प्रमुख कार्गो यथा कोयला, चूना पत्थर और जिप्सम आयात किए जाने वाले कार्गो हैं। अतः 95:5 का पूर्वानुमान उचित है।																																																																																																		
3.	बर्थ संख्या 9ए																																																																																																			
(i)	बर्थ संख्या 9ए में लौह अयस्क, बाक्साइट और अन्य खनिजों को हैंडल करने की परिकल्पना की गई है। कार्गो की प्रत्येक किस्म का हिस्सा एमओपीटी द्वारा 85:10:15 पर भेजा गया है। बहु-उद्देशीय कार्गो को हैंडल करने के लिए इस बर्थ की परिकल्पना की गई है, तो बहु-उद्देशीय बर्थ के लिए लागू	बर्थ संख्या 9ए की परिकल्पना लौह अयस्क को हैंडल करने के लिए की गई है। तथापि, बोली पूर्व बैठक के दौरान प्रयोक्ताओं समान यांत्रिकृत प्रहस्तन प्लांट के द्वारा कम मात्राओं में बाक्साइट और अन्य कार्गोज को हैंडल करने की अपनी इच्छा व्यक्त की और इसके लिए प्रशुल्क भी निर्धारित करने का अनुरोध किया। इस प्रकार यांत्रिकृत प्रहस्तन प्रणाली लौह अयस्क तथा बाक्साइट अथवा अन्य समान कार्गो हैंडल करने																																																																																																		

	अग्रिम दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों को अपनाने के बजाय लौह अयस्क टर्मिनल में लिए लागू अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाने की एप्रोच को न्यायोचित ठहराएं।	के लिए डिजाइन किया जाएगा। इस प्रकार बहु-उद्देशीय हेतु लागू अग्रिम दिशा-निर्देशों के बजाय लौह अयस्क टर्मिनल के लिए लागू अग्रिम दिशा-निर्देश अपनाए गए हैं क्योंकि प्रमुख वस्तु लौह अयस्क होगा।
(ii)	‘अन्यों’ के रूप में हैंडल किए जाने के लिए परिकल्पित कार्गो के संबंध में कृपया पुष्टि करें कि ‘अन्य’ कार्गो का स्वरूप, इसकी प्रहस्तन दर और उत्पादकता मानदंड उस कार्गो के समान हैं जिसके लिए संदर्भाधीन प्रशुल्क प्रस्तावित है।	‘अन्यों’ के रूप में हैंडल किए जाने के लिए किसी विशेष कार्गो की परिकल्पना नहीं की गई है। तथापि उक्त श्रेणी में किसी कार्गो का विशेष रूप से उल्लेखन किए जाने के लिए किसी अप्रत्याशित मांग को पूरा करने के लिए ‘अन्यों’ की श्रेणी भी सम्मिलित की गई है। यह पुष्टि की जाती है कि इसकी प्रहस्तन दर और उत्पादकता मानदंड उस कार्गो के समान होगा जिसके लिए संदर्भाधी प्रशुल्क प्रस्तावित है।

(iii) क.	ईष्टतम क्षमता घाट क्षमता	
(i)	70:30 पर केपसाइज पोतों और पैनेमैक्स पोतों की भागीदारी प्रतिशतता पर विचार करने का आधार बताएं।	केपसाइज पोतों के परिनियोजन के द्वारा प्रयोक्ताओं हेतु भाड़े लाभ से बर्थ संख्या 9ए हेतु ऐसे पोतों के परिनियोजन को बढ़ावा मिलेगा। परंतु यह लौह अयस्क निर्यातकों के मामले में होगा और बॉक्साइट जैसे अन्य कार्गो के लिए नहीं हो सकता। प्रशुल्क प्रस्ताव में हमने लौह अयस्क के तौर पर 85% पर विचार किया है। अतः यह मान्यता कि 70% यान केप होंगे, न्यायोचित है।
(ii)	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक एमओपीटी में अपने आने वाले कार्गो यथा लौह अयस्क, बॉक्साइट और अन्य खनिजों सहित केपसाइज पोतों और पैनेमैक्स पोतों का वास्तविक अनुपात भेजें।	वर्तमान में, पत्तन के पास अपनी बर्थों पर केपसाइज के पोतों को हैंडल करने के लिए उपर्युक्त ड्राफ्ट/अवसंरचना नहीं है। तथापि, जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, इस पत्तन ने केपसाइज पोतों को हैंडल करने के लिए अपने चैनल और संबद्ध क्षेत्रों को बढ़ाने के लिए ठेका पहले ही दे दिया है। इस प्रकार बीओटी ऑपरेटर यांत्रिक लौह अयस्क की स्थापना करना चाहता है तो इस बर्थ पर सीधे केपसाइज पोतों को हैंडल करने के लिए बीओटी ऑपरेटर बर्थ पॉकेट्स का विस्तार करेगा। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा हैंडल किए गए सभी कार्गो गैर-केपसाइज पोतों के माध्यम के रहे हैं। लौह अयस्क पोतों के लिए हैंडल किए गए केपसाइज पोतों को अधिकतर आउटर एंकरेज पर लोड किए गए थे।
(iii)	एमओपीटी को पुष्टि करनी है कि केपसाइज पोतों और पैनेमैक्स पोतों के संबंध में माल उतराई दर क्रमशः 60000 टन प्रति दिन और 55000 टन प्रतिदिन, सभी प्रकार के कार्गो यथा लौह अयस्क, बॉक्साइट और अन्य खनिजों की प्रहस्तन करने के समान होगी।	यह पुष्टि की जाती है कि केपसाइज पोतों और पैनेमैक्स पोतों के संबंध में माल उतराई दर क्रमशः 60000 टन प्रति दिन और 55000 टन प्रतिदिन, सभी प्रकार के कार्गो यथा लौह अयस्क, बॉक्साइट और अन्य खनिजों की प्रहस्तन करने के समान होगी।
ख.	यार्ड क्षमता	
(i)	एमओपीटी आवंटित की जाने वाली	एमओपीटी की भूमि उपयोग योजना प्रेषित कर दी गई है।

	प्रस्तावित भूमि के 58100 वर्ग मीटर क्षेत्र की भूमि उपयोग योजना प्रेषित करें।	
(ii)	लौह अयस्क टर्मिनल हेतु अग्रिम दिशा-निर्देशों में लौह अयस्क के संबंध में 15 टन प्रति वर्ग मीटर ढेर की ऊँचाई निर्धारित है। लौह अयस्क हेतु 13 टन प्रति वर्ग मीटर पर एमओपीटी द्वारा विचार किए गए ढेर मानदंड वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं है। इस स्थिति के मद्देनजर एमओपीटी को निर्धारित मानकों के अनुसार लौह अयस्क के संबंध में 15 टन प्रति वर्ग मीटर ढेर की ऊँचाई पर विचार करते हुए यार्ड क्षमता की समीक्षा करनी चाहिए।	वास्को शहर के लिए लौह अयस्क सुविधा बंद की जाएगी। गोवा पर्यावरण चिंताओं के लिए अत्यधिक संवेदनशील है, हमें ढेर की ऊँचाई सीमित करनी पड़ेगी। इसलिए 15 टन प्रति वर्ग मीटर ढेर की ऊँचाई प्राप्त कर पाना संभव नहीं होगा। 13 टन प्रति वर्ग मीटर उपयुक्त है।
(iii)	एमओपीटी द्वारा विचार किए गए बॉक्साइट और अन्य खनिजों के संबंध में 10 टन प्रति वर्ग मीटर ढेर की ऊँचाई का वर्ष 2012 से 2015 तक के दौरान एमओपीटी में प्रगत वास्वितक आंकड़ों से समर्थन करें।	वर्तमान में हमने ऐसे कार्गो की प्रहस्तन के लिए प्लॉट्स समर्पित नहीं किए हैं। अतः यह सूचना हमारे पास उपलब्ध नहीं है।
(iv)	लौह अयस्क टर्मिनल के लिए निर्धारित टर्न-ऑवर मानक 12 है। कार्गो की प्रत्येक मद के लिए एमओपीटी द्वारा विचार किए गए 25 का प्लॉट टर्न-ऑवर औसत उच्चतर स्तर पर है इसकी सावधानीपूर्वक जांच की जाए और वर्ष 2012 से 2015 तक के दौरान एमओपीटी में निर्धारित वास्वितक आंकड़ों से समर्थन किया जाए।	अतः जहां तक लौह अयस्क का संबंध है, संपूर्ण कार्गो बार्जेज द्वारा आएगा। चूंकि रेल और सड़क परिवहन सम्मिलित नहीं होगा, उच्चतर टर्न-ऑवर प्राप्त नहीं किया जा सकता है।
(v)	जैसा कि हम इस प्रस्ताव से देख सकते हैं, 14.946 एमएमटीपीए पर इष्टतम घाट क्षमता और 9.577 एमएमटीपीए पर इष्टतम यार्ड क्षमता के बीच व्यापक अंतर है। इस यार्ड क्षमता को बाध्यता के रूप में देखी जाती है। ऐसे परिदृश्य में यह संभावना हो सकती है कि बाद में ऑपरेटर को और अधिक भूमि क्षेत्र आबंटित करने से ऑपरेटर और अधिक कार्गो हैंडल करने में सक्षम हो सकता है जिसके परिणामस्वरूप ऑपरेटर को अप्रत्याशित लाभ होगा। उक्त स्थिति के मद्देनजर एमओपीटी को यार्ड क्षमता में सुधार करना है और यार्ड और घाट क्षमताओं के बीच अंतर कम करना चाहिए। यदि यार्ड क्षमता न्यायोचित कारणों हेतु बढ़ाई नहीं जा सकती है, तो	मोरमुगाओ के संदर्भ में, जहां भूमि की उपलब्धता एकमात्र सबसे बड़ी बाध्यता है, घाट क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच बेमेल में सुधार करना असंभव होगा। आयरन बर्थ हेतु प्रस्तावित प्रशुल्क बर्थ संख्या 9 के मौजूदा प्रशुल्क के समान है। हम घाट क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच के अंतर को कम करने में समर्थ नहीं होंगे जैसाकि पूर्व में उल्लेख किया गया था। यह पुष्टि की जाती है कि बीओटी ऑपरेटरों को बाद में अतिरिक्त क्षेत्र के आबंटन की कोई गुंजाइश नहीं है।

	14.946 एमएमटीपीए की घाट क्षमता वाली इस बर्थ को पूर्ण रूप से न्यायोचित ठहराएं। एमओपीटी यह भी पुष्टि करे कि ऑपरेटर बाद में और अधिक भूमि क्षेत्र आबंटन हेतु कोई गुंजाइश नहीं होगी।	
ग.	इष्टतम यार्ड क्षमता परिकलन में, एमओपीटी ने 38828 टन पर लौह अयस्क और बॉक्साइट और अन्य खनिजों, प्रत्येक के लिए 29868 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर दर्शाई है। प्रहस्तन दर (अर्थात् इस प्रस्ताव के पृष्ठ 12 पर द्वितीय तालिका के कॉलम 3 के परिकलन में भी इसी प्रकार विचार किया गया है। इस संबंध में एमओपीटी 38828 टन पर लौह अयस्क और बॉक्साइट और अन्य खनिजों, प्रत्येक के लिए 29868 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्रतिदिन प्रगत करने के लिए विस्तृत प्रक्रिया भेजे। इष्टतम घाट क्षमता प्राप्त करने के लिए विचार की गई प्रहस्तन दर केपसाइज यान हेतु 90000 टन प्रतिदिन और पैनेमैक्स यान हेतु 50000 टन प्रतिदिन है। प्रभार प्राप्त करते समय विचार की जाने वाली हेडलिंग दर में प्रहस्तन दर (अर्थात् बर्थ दिन की उत्पादकता) होती है। अतः एमओपीटी को उक्त प्रेक्षण को ध्यान में रखते हुए प्रहस्तन प्रभार के परिकलन की समीक्षा करनी है। फलतः प्रस्तावित निष्पादन मानदंड को भी आशोधित करने है।	<p>केपसाइज पोतों और पैनेमैक्स पोतों हेतु विचार की गई प्रहस्तन दर क्रमशः 60,000 और 55,000 टन है, जिसे 14.95 एमओपीटी की घाट क्षमता इष्टतम क्षमता से 9.58 एमओपीटी तक सीमित करती है, जिसे 38828 टन पर लौह अयस्क और बॉक्साइट और अन्य खनिजों, प्रत्येक के लिए 29868 टन को वार्षिक औसतन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर में रूपांतरित करना है। यह विवरण इस प्रस्ताव के पृष्ठ संख्या 10 पर भी उपलब्ध है।</p> <p>(एमओपीटी द्वारा अग्रेषित दस्तावेज में प्रतिदिन की प्रहस्तन दर प्राप्त करने की प्रक्रिया प्रतिबिंबित नहीं होती है। एमओपीटी ने प्रतिदिन की प्रहस्तन दर को ध्यान में रखते हुए इष्टतम यार्ड क्षमता के परिकलन को पुनः कम किया है, जैसा कि इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में पहले ही उपलब्ध है)।</p>

(iv)	पूँजीगत लागत	
क. (i)	एमओपीटी सिविल लागत की प्रत्येक मद का अनुमान लगाने के लिए विचार की गई यूनिट दरों को न्यायोचित ठहराने के लिए समर्थन में दस्तावेज प्रेषित करें और वर्किंग्स भेजें ताकि इसे सिविल लागत प्राक्कलन में विचार की गई राशि से सह-संबद्ध किया जा सके।	सिविल लागतों की प्रत्येक मद के प्रक्कलन हेतु विचार की गई यूनिट दरों से युक्त अंतिम व्यवहार्यता रिपोर्ट की सॉफ्ट कॉपी टीएएमपी को अग्रेषित की गई है।
(ii)	एमओपीटी को पुष्टि करनी है कि सिविल निर्माण लागत के प्राक्कलन हेतु दिशा-निर्देशों में सूचीबद्ध सभी मदों पर विचार किया गया है।	पुष्टि की गई।

ख. (i)	एमओपीटी प्रत्येक प्रहस्तन उपकरण की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भेजे और वर्किंग्स भेजे ताकि इसे पूंजीगत लागत के प्राक्कलन में विचार की गई राशि से सह संबद्ध किया जा सके।	(क) (i) के समान
(ii)	प्रहस्तन उपकरण के संबंध में दिशा-निर्देशों में निर्धारित निम्नांकित उपकरण पर विचार न करने के कारण बताएं: <ul style="list-style-type: none"> • बैगोन टिप्पलर-2 • क्रेन-2 	मौजूदा टर्मिनल ने सिर्फ गोवा अयस्क ही हैंडल किया जिसे बार्जेज द्वारा लाया गया। कर्नाटक अयस्क सामान्य तथा सैनवोर्डेम में रेल द्वारा लाया जाता है जहां से यह रिवर लोडिंग जेटीज में शिफ्ट किया जाता है और बार्जेज में हस्तांतरित किया जाता है। अतः वैगोन टिप्पलिंग सिस्टम की आवश्यकता नहीं है क्योंकि संपूर्ण अयस्क बार्जेज के द्वारा ही हैंडल किया जाता है। लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए क्रैस की आवश्यकता नहीं होगी चूंकि यह पूरी तरह से यांत्रिक सिस्टम होगा।
(iii)	4 बार्जेज अनलोडर्स के विचार को बार्ज अनलोडर्स पर विचार करने के प्रयोजन सहित न्यायोचित ठहराएं।	बार्ज अनलोडर्स आवश्यक होगा चूंकि 100% अयस्क पट्टन के लिए बार्ज किया जाता है। 4 बार्जेज अनलोडर्स यार्ड में अयस्क के स्टॉक का अनुरक्षण करने के लिए आवश्यक हैं। प्रस्तावित बार्ज अनलोडर्स प्रत्येक 1200 टीपीएच क्षमता का होगा।
(iv)	कार्यशाला उपकरण और इलेक्ट्रिकल कंट्रोल तथा उपकरणन की लागत पर सिविल निर्माण लागत के बजाय उपकरण श्रेणी के अंतर्गत विचार किया जाना है जैसा कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित है।	आवश्यक सुधार कर लिया गया है। संशोधित ऑपरेटिंग लागतें और प्रहस्तन प्रभार भेज दिए गए हैं।
ग.	व्यवहार्यता मसौदा रिपट्टन के अनुसार बर्थ संख्या 9ए के सामने बर्थ क्षेत्र को बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। इस संबंध में एमओपीटी को पुष्टि करनी है कि ₹2.68 करोड़ की परिचालित पूंजी ड्रेजिंग व्यवहार्यता रिपट्टन में बताए गए प्रयोजनार्थ है।	यह पुष्टि की जाती है कि बर्थ संख्या 9ए के सामने बर्थ क्षेत्र को बढ़ाने की लागतों का ₹2.68 करोड़ का अनुमान लगाया गया है।
(v)	परिचालन लागतें	
क.	एमओपीटी को ₹6.50 की बिजली की प्रति यूनिट के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करें।	बिजली की ₹6.50 प्रति यूनिट की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भेज दिए हैं। (दिनांक 27 अक्टूबर, 2015 का दस्तावेज अंतरविभागीय दस्तावेज (एफए एंड सीएओ के सीएमई का) है जिसमें उल्लेख है कि एचटी कनेक्शन के लिए प्रति यूनिट समग्र औसद दर ₹6.50 प्रति यूनिट आंकी गई है।
ख.	लौह अयस्क टर्मिनल (जिसे एमओपीटी द्वारा आधार माना जाता रहा है) के लिए अग्रिम दिशा-निर्देशों में उपकरण की	एमओपीटी प्रहस्तन उपकरण की मरम्मत एवं अनुरक्षण हेतु 7% पर विचार किया है न कि 5% पर प्रहस्तन की कुल लागत ₹249.23 करोड़ के 7% के हिसाब से ₹17.45 करोड़। ऊपर बताए गए 5%

	<p>पूँजीगत लागत 7% पर प्रहस्तन उपकरण की मरम्मत एवं अनुरक्षण हेतु मानक निर्धारित हैं। एमओपीटी को उपकरण की पूँजीगत लागत के 5% पर प्रहस्तन उपकरण की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर विचार करते देखा गया है। एमओपीटी उक्त लागत के निम्न स्तर पर विचार करने के कारण बताए।</p>	<p>टाइपिंग त्रुटि है और इसे ₹17.45 करोड़ की राशि सहित 7% पढ़ा जाए, शेष अपरिवर्तनीय है।</p>
ग.	<p>लाइसेंस शुल्क:</p> <p>एमओपीटी ने ₹5.90 करोड़ के लाइसेंस शुल्क की गणना की है जैसा कि नीचे दिया गया है:</p> <p>[85000 वर्ग मीटर x 578/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह (9% की विशेष लेवी सहित) x 12 माह]</p> <p>इस संबंध में एमओपीटी निम्नांकित स्पष्ट प्रेषित करना है:</p>	
(i)	<p>इस परियोजना में बर्थ संख्या 9ए के लिए आबंटित किए जाने वाला प्रस्तावित क्षेत्र 58100 वर्ग मीटर दर्शाया है और इष्टतम यार्ड क्षमता के परिकलन में इस पर विचार किया गया है। लाइसेंस शुल्क के परिकलन में एमओपीटी द्वारा विचार किए गए 85000 वर्ग मीटर क्षेत्र इष्टतम यार्ड क्षमता परिकलन में विचार किए गए क्षेत्र से मेल नहीं खाता है। क्षेत्र में इस बेमेल को सही किया जाए/स्पष्टीकरण दिया जाए।</p>	<p>यह सूचित किया जाता है कि कार्गो में भंडारण हेतु उपलब्ध यार्ड का कुल क्षेत्रफल 58100 वर्ग मीटर है जबकि एमओपीटी द्वारा लाइसेंस शुल्क के परिकलन में 85000 वर्ग मीटर क्षेत्रफल विचार किया गया है जिसमें बर्थ और इसके संबद्ध क्षेत्र सम्मिलित हैं।</p>
(ii)	<p>उक्त क्रम संख्या 2(v) (ग) (ii) और (iii) पर उठाए गए प्रश्न इस बर्थ के लिए पुनः दोहराए जाते हैं।</p>	<p>ये दरें टीएएमपी से अनुमोदित एसओआर से ली गई हैं। दरें भाग-III, एस्टेट रेंटल्स । (क) के तहत दर्शाई गई हैं। संबद्ध दर ₹. 500/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह जून, 2012 से प्रभावी है। यह 2% प्रतिवर्ष की दर से 3 वर्ष के लिए बढ़ाया गया है और 9% विशुद्ध दर लागू की गई है।</p> <p>एमओपीटी की पेंशन निधि को 1000 करोड़ रुपये की सीमा तक निधि प्रदत्त की जाती है। और इस प्रकार इस देयता को पूरा करने के लिए 9% की विशेष दर सम्मिलित की गई है।</p>

(iii)	लौह अयस्क के लिए अग्रिम दिशा-निर्देशों में 25 दिन की निःशुल्क अवधि का उल्लेख है। इसके विपरीत एमओपीटी का सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव है। एमओपीटी से अनुरोध है कि वह अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निहित अनुबंध के अनुसार निःशुल्क दिनों का निर्धारण करे।	हम इस प्रस्ताव से सहमत हैं। तथापि दरों को बदला नहीं जाएगा।																																																					
(iv)	भंडारण प्रभारों के परिकलन में एमओपीटी का मानना है कि ईष्टतम क्षमता 10% भंडारण प्रभार का आकृष्ट करेगा। इसका अर्थ है कि 90% कार्गो की शेष मात्रा का निःशुल्क अवधि के भीतर मूल्यांकन किया जाएगा। कांडला पत्तन ट्रस्ट सामान्य कार्गो बर्थों हेतु ऐसे प्रस्ताव के बाद निर्धारित भंडारण प्रभारों में समस्याएं आ गई हैं। पीपीपी परियोजनाओं हेतु विशाखापट्टनम पत्तन ट्रस्ट में निर्धारित भंडारण प्रभारों में भी मद्दे हैं। अतः एमओपीटी से अनुरोध है कि वह स्थिति की समीक्षा करे और प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण यार्ड से कार्गो के मूल्यांकन की वास्तविक विधि पर आधारित भंडारण प्रभारों का प्रस्ताव प्रस्तुत करें।	हमने 25 गुना प्लॉट टर्न-ओवर पर विचार किया है जिसके परिणाम स्वरूप लगभग 14 दिनों का कार्गो डवल समय होगा। चूंकि निःशुल्क समय 25 दिन है, भंडारण प्रभारों की प्राप्ति नहीं हो सकती है। तथापि कार्गो के 10% प्रशुल्क निर्धारण के लिए कार्गो के भंडारण प्रभारों के प्रयोजनार्थ विचार किया है।																																																					
(viii)	बर्थ किराया परिकलन																																																						
क.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक कार्गो यथा लौह अयस्क, बॉक्साइट और अन्य खनिजों सहित पोतों के वास्तविक औसत जीआरटी प्रेषित करें।	<p>वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक के ड्राई बल्क कार्गो सहित पोतों के वास्तविक औसत जीआरटी निम्नलिखित हैं:</p> <p>वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक हैंडल की गई वस्तुओं का औसत जीआरटी एवं औसत पार्सल</p> <table><tr><th rowspan="2">वस्तुएं</th><th colspan="4">औसत जीआरटी</th><th colspan="4">औसत पार्सल</th></tr><tr><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>अप्रैल से दिसंबर, 2015</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>अप्रैल से दिसंबर, 2015</th></tr><tr><td>ग्रेनाईट</td><td>10642</td><td>13683</td><td>13878</td><td>15421</td><td>10598</td><td>12681</td><td>11865</td><td>11185</td></tr><tr><td>लौह अयस्क</td><td>47521</td><td>0</td><td>37928</td><td>38953</td><td>83662</td><td>0</td><td>46264</td><td>71800</td></tr><tr><td>बाक्साइट</td><td>23859</td><td>31198</td><td>32950</td><td>37534</td><td>35198</td><td>51133</td><td>53440</td><td>69122</td></tr><tr><td>स्टील क्वाइल/स्टील</td><td>20460</td><td>23796</td><td>19020</td><td>18408</td><td>18408</td><td>19494</td><td>18581</td><td>15587</td></tr></table>	वस्तुएं	औसत जीआरटी				औसत पार्सल				2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	ग्रेनाईट	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185	लौह अयस्क	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800	बाक्साइट	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122	स्टील क्वाइल/स्टील	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587
वस्तुएं	औसत जीआरटी				औसत पार्सल																																																		
	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015																																															
ग्रेनाईट	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185																																															
लौह अयस्क	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800																																															
बाक्साइट	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122																																															
स्टील क्वाइल/स्टील	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587																																															

(iii)	इष्टतम क्षमता	
क.	25:20:5:5:15:30 पर खनिजों, स्टील अयस्क और उत्पादों, कृषि उत्पादों, उर्वरकों, अन्यो एवं कंटेनर्स की प्रतिशतता हिस्से पर विचार हेतु आधार बताएं।	खनिजों का प्रतिशतता हिस्सा तकनीकी परामर्शदाताओं से चर्चा करने के बाद निर्धारित किया गया है।
ख.	बर्थ संख्या की इष्टतम क्षमता के परिकलन में बर्थ संख्या 9 के अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार 2500 टन प्रतिदिन पर एमओपीटी द्वारा 'अन्यो' की प्रहस्तन दर सही रूप से दर्शाई गई है। जब 100 टन एचएमसी द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए कार्गो की परिकल्पना की गई है तो अन्य बल्क कार्गो के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन दर 50% वृद्धि का ध्यान रखा जाता है। तदनुसार अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन प्रति एचएमसी की अद्यतन प्रहस्तन दर पर एमओपीटी द्वारा कतिपय ध्यान दिया गया है। इस प्रकार 2 एचएमसी के परिनियोजन हेतु प्रहस्तन दर एमओपीटी द्वारा मानी गई 15000 टन प्रतिदिन के बजाय 7500 टन प्रतिदिन आंकी गई है। अतः एमओपीटी 'अन्यो' के संबंध में इष्टतम क्षमता के परिकलन में सुधार करें।	यह परिकल्पना की गई है कि अन्यो में एचएससी के उपयोग से बर्थ संख्या 9 पर हैंडल किए जाने वाले ड्राई बल्क कार्गो यथा कोयला, चूना पत्थर, खनिज आदि शामिल हैं जिनके लिए दिशा-निर्देशों के अनुसार 75000 टन प्रतिदिन का मानक है।
(iv)	पूँजीगत लागत	
क. (i)	एमओपीटी सिविल लागत की प्रत्येक मद का अनुमान लगाने के लिए मानी गई यूनिट दरों को उचित सिद्ध करने के लिए समर्थन में दस्तावेज भेजें और सिविल लागत प्राक्कलन में विचार की गई राशि से इसे सहसंबद्ध करने के लिए प्रक्रिया बताएं।	सिविल लागतों की प्रत्येक मद का अनुमान लगाने के लिए विचार की गई यूनिट दरों से युक्त अंतिम व्यवहार्यता रिपट्टन की सॉफ्ट कॉपी टीएएमपी को अग्रेषित की गई है।
(ii)	एमओपीटी को पुष्टि करनी है कि सिविल निर्माण लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशा-निर्देश में सूचीबद्ध सभी मदों पर विचार किया गया है।	पुष्टि की गई
ख. (i)	एमओपीटी प्रत्येक प्रहस्तन उपकरण की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करे और प्रक्रिया बताए ताकि इसे पूँजीगत लागत के प्राक्कलन में मानी गई राशि से सह संबंध किया जा सके।	उक्त (क) (i) के समान

ग.	वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में बहु-उद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित उपकरण की निर्देशात्मक सूची से विचलन के कारणों को स्पष्ट करें। इस सुविधा में इस्तेमान किए जाने वाले पपरिकल्पित प्रत्येक किस्म के उपकरण की संख्या, प्रत्येक किस्म के उपकरण को दी गई उत्पादकता दर्शाने, बहु-उद्देशीय कार्गो बर्थ की इष्टतम क्षमता के अनुरूप विभिन्न संख्या के उपकरण को उचित ठहराने के लिए एमओपीटी प्रक्रिया समर्थित विश्लेषण प्रेषित करें।	लेवल लफिंग क्रेन्स के स्थान पर 100 एचएमसी लगाया गया है। चूंकि एचएमसी लेवल लफिंग क्रेन्स की तुलना में अधिक दक्ष एवं बहु-उपयोगी है। ब्रेक डाउन की देखरेख करने और साथ ही गीयरलेस पोतों को हैंडल करने के लिए 2 एचएमसी उपलब्ध कराए गए हैं। रीच स्टेकर्स और ट्रेक्टर ट्रेलर शामिल किए गए हैं ताकि कंटेनर्स को भी हैंडल किया जा सके। इनके अतिरिक्त निर्देशात्मक सूची से कोई विचलन नहीं है।
(v) क.	परिचालन लागत ईंधन लागत	
(i)	एमओपीटी 60 ₹ प्रति लीटर पर ईंधन की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करें।	कच्चे तेल की कीमतों में उतार-चढ़ाव होने के कारण ईंधन की कीमत में लगातार अंतर आता है। 60 ₹ प्रति लीटर औसत माना गया था। जनवरी, 2014, जून, 2015 और जनवरी, 2016 में एचएमडी कीमतें क्रमशः ₹66.37, ₹53.15 और ₹45.24 रही हैं।
(ii)	ट्रेक्टर ट्रेलर्स के लिए 7 लीटर प्रति घंटा और रीच स्टेकर्स के लिए 12 लीटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग मानने का आधार को औचित्य सहित स्पष्ट करें।	ईंधन उपभोग मौजूदा यार्ड परिचालनों से निर्धारित की गई है। ट्रेक्टर ट्रेलर्स के मामले में उपभोग 16 लीटर प्रति घंटा आंका गया है। रीच स्टेकर्स के लिए 25 लीटर प्रति घंटा आंका गया है। संशोधित परिचालन लागते और प्रहस्तन प्रभार प्रेषित किए गए हैं।
ग.	लाइसेंस शुल्क	
(i)	क्रम संख्या 2(v) (ग) (ii) और (iii) पर उठाए गए प्रश्न इस बर्थ के लिए पुनः दोहराए जाते हैं।	यह सूचित किया जाता है कि 54600 वर्ग मीटर क्षेत्र कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध यार्ड का कुल क्षेत्र है। जबकि एमओपीटी द्वारा लाइसेंस शुल्क के परिकलन में 70000 वर्ग मीटर क्षेत्र माना गया है। साथ ही इसमें यह बर्थ और इसके संबद्ध क्षेत्र शामिल हैं। ये दरें टीएमपी से अनुमोदित एसओआर से ली गई हैं। दरें भाग-III, एस्टेट रेंटल्स I (क) के तहत दर्शाई गई हैं। संबद्ध दर ₹500/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह जून, 2012 से प्रभावी है। यह 2% प्रतिवर्ष की दर से 3 वर्ष के लिए बढ़ाया गया है और 9% विशुद्ध दर लागू की गई है। एमओपीटी की पेंशन निधि को ₹1000 करोड़ की सीमा तक निधि प्रदत्त की जाती है। और इस प्रकार इस देयता को पूरा करने के लिए 9% की विशेष दर सम्मिलित की गई है।

(vi)	खनिज एवं स्टील क्वाइल एवं उत्पादों के संबंध में 100:0, कृषि उत्पादों, उर्वरकों और कंटेनर्स के संबंध में 90:10 और कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में, अन्यो के संबंध में 95:5 पर विदेशी कार्गो/पोतों और तटीय कार्गो/पोतों के औसत पर विचार करने के आधार को स्पष्ट करें।	कार्गो और आयात/निर्यात के मूल स्थान/गंतव्य स्थल के आधार पर इन औसतों पर विचार किया गया है।																																																																																																		
(vii)	बहु-उद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए अग्रिम दिशा-निर्देशों में आयात कार्गो के लिए 5 दिन की निःशुल्क अवधि निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित है। इसके विरुद्ध एमओपीटी को आयात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि और निर्यात कार्गो के लिए 25 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित करते देखा गया है। एमओपीटी अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निहित अनुबंध के अनुसार निःशुल्क दिनों का निर्धारण करे।	हम इस प्रस्ताव से सहमत हैं। तथापि दरों को बदला नहीं जाएगा।																																																																																																		
(viii)	बर्थ किराया परिकलन																																																																																																			
क.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक कार्गो यथा खनिज एवं स्टील क्वाइल एवं उत्पादों कृषि उत्पादों, उर्वरकों और कंटेनर्स सहित पोतों के वास्तविक औसत जीआरटी प्रेषित करें।	<p>वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक पोतों के वास्तविक औसत जीआरटी निम्नलिखित हैं:</p> <p>वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक हैंडल की गई वस्तुओं का औसत जीआरटी एवं औसत पार्सल</p> <table><tr><th rowspan="2">वस्तुएं</th><th colspan="4">औसत जीआरटी</th><th colspan="4">औसत पार्सल</th></tr><tr><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>अप्रैल से दिसंबर, 2015</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>अप्रैल से दिसंबर, 2015</th></tr><tr><td>गेनार्डिट</td><td>10642</td><td>13683</td><td>13878</td><td>15421</td><td>10598</td><td>12681</td><td>11865</td><td>11185</td></tr><tr><td>लोह अयस्क</td><td>47521</td><td>0</td><td>37928</td><td>38953</td><td>83662</td><td>0</td><td>46264</td><td>71800</td></tr><tr><td>बाक्साइट</td><td>23859</td><td>31198</td><td>32950</td><td>37534</td><td>35198</td><td>51133</td><td>53440</td><td>69122</td></tr><tr><td>स्टील क्वाइल/स्टील उत्पदन</td><td>20460</td><td>23796</td><td>19020</td><td>18408</td><td>18408</td><td>19494</td><td>18581</td><td>15587</td></tr><tr><td>कंटेनर</td><td>13384</td><td>13464</td><td>9019</td><td>11632</td><td>4725</td><td>4564</td><td>3700</td><td>3523</td></tr><tr><td>काष्ठ चिप</td><td>0</td><td>40024</td><td>40510</td><td>41780</td><td>0</td><td>39450</td><td>34969</td><td>37525</td></tr><tr><td>कोयला/कोक</td><td>41556</td><td>44029</td><td>42674</td><td>41600</td><td>61905</td><td>68448</td><td>64887</td><td>62447</td></tr><tr><td>चूना</td><td>0</td><td>0</td><td>35445</td><td>31217</td><td>0</td><td>0</td><td>55263</td><td>50645</td></tr><tr><td>उर्वरक</td><td>18800</td><td>17740</td><td>19285</td><td>18710</td><td>19488</td><td>129942</td><td>15249</td><td>17888</td></tr></table>	वस्तुएं	औसत जीआरटी				औसत पार्सल				2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	गेनार्डिट	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185	लोह अयस्क	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800	बाक्साइट	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122	स्टील क्वाइल/स्टील उत्पदन	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587	कंटेनर	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523	काष्ठ चिप	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525	कोयला/कोक	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447	चूना	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645	उर्वरक	18800	17740	19285	18710	19488	129942	15249	17888
वस्तुएं	औसत जीआरटी				औसत पार्सल																																																																																															
	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल से दिसंबर, 2015																																																																																												
गेनार्डिट	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185																																																																																												
लोह अयस्क	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800																																																																																												
बाक्साइट	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122																																																																																												
स्टील क्वाइल/स्टील उत्पदन	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587																																																																																												
कंटेनर	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523																																																																																												
काष्ठ चिप	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525																																																																																												
कोयला/कोक	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447																																																																																												
चूना	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645																																																																																												
उर्वरक	18800	17740	19285	18710	19488	129942	15249	17888																																																																																												
ख.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान और दिसंबर, 2015 तक कार्गो यथा खनिज एवं	उपर्युक्त																																																																																																		

	स्टील क्वाइल एवं उत्पादों कृषि उत्पादों, उर्वरकों और कंटेनर्स सहित पोतों के वास्तविक औसत पार्सल साइज भेजें।	
5.	संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची	
	एमओपीटी का विदेश जाने वाला यान अथवा तटीय यान के यान के रूप में यान को श्रेणीबद्ध करने के लिए मानदंड निर्धारित करने वाली सामान्य सोपाधिकताओं का प्रस्ताव है। इस प्रस्तावित सोपाधिकताओं में दिनांक 26 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी के द्वारा प्रभावी ऐसे संशोधनों के अनुसार आशोधन किया जाए जिनमें सभी प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट्स को निदेश दिए गए हैं कि वे संशोधित प्रावधानों को उपयुक्त रूप समाविष्ट करके अपने मौजूदा स्केल आवरेट्स में संशोधन करें।	इसका अनुपालन किया जाएगा।

6. संदर्भाधीन मामले में संयुक्त सुनवाई एमओपीटी परिसरों में दिनांक 8 जनवरी, 2016 को हुई थी। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर पाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में एमओपीटी और संबंधी प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों/संभावित आवेदकों ने अपने प्रस्तुतीकरण दिए हैं।

7. संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयानुसार प्रयोक्ताओं/संगठन निकायों/संभावित आवेदकों से अपनी टिप्पणियां देने के लिए अनुरोध किया गया है। इन टिप्पणियों को एमओपीटी को अग्रेषित किया गया। एमओपीटी ने दिनांक 5 फरवरी, 2016 के अपने पत्र द्वारा उत्तर दिया है।

8.1. एमओपीटी ने दिनांक 17 फरवरी, 2016 की अपनी ई-मेल द्वारा तीन बर्थों पर विचार किए बिना भंडारण प्रभारों के निर्धारण हेतु संशोधित दर मान (एसओआर) प्रेषित किया है जो निम्नवत हैं:

		पहले 7 दिन	8वें से 14वें दिन	15वें दिन से आगे
	कार्गो			
1	कोयला/कोक	3.35	5.03	6.70
2	चूना पत्थर	3.35	5.03	6.70
3	जिप्सम	3.35	5.03	6.70
4	अन्य ड्राई बल्क कार्गो	3.35	5.03	6.70
5	खनिज	3.14	4.71	6.27
6	स्टील क्वाइल और उत्पाद	6.54	9.80	13.07
7	कृषि उत्पाद	3.92	5.88	7.84
8	उर्वरक	3.92	5.88	7.84
9	अन्य	5.23	7.84	10.46

10	कंटेनर्स (प्रति टीईयू)	81.69	122.54	163.39
11	लौह अयस्क	1.96	2.94	3.92
12	बॉक्साइट	1.96	2.94	3.92
13	अन्य खनिज	1.96	2.94	3.92

8.2. ई-मेल के द्वारा एमओपीटी ने सभी प्रमुख पत्तन न्यास के मौजूदा दर मानों पर लागू पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी प्राथमिक बर्थिंग विषयक नवीनतम दिशा-निर्देशों को सम्मिलित करने का भी अनुरोध किया है।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पार्टियों द्वारा की गई बहस के अंश संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

10. इस मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र संपूर्ण सूचना के संदर्भ में निम्नांकित स्थिति उभर कर आई है: (i) (क) मोरमुगाओ पत्तन ट्रस्ट (एमओपीटी, जिसका विगत में प्रमुख कार्गो भाग लौह अयस्क रहा है, ने अब पत्तन पर कंटेनर्स सहित अन्य वस्तुओं में विविधता उत्पन्न करने और हैंडल करने का निर्णय लिया है। इस संबंध में पत्तन ने अभियांत्रिक और प्रहस्तन प्लांट (एमओएचपी) मौजूदा बार्ज जेटीज ऑफ पैसेंजर लांच जेटी सहित अपनी मौजूदा बर्थ संख्या 8 (लिम्बिड बर्थ), बर्थ संख्या 9 को पीपीपी आधार पर बहु-उद्देशीय कार्गो की किस्म यथा कोयला, कंटेनर्स, लौह अयस्क और अन्य सामान्य कार्गो को हैंडल करने में परिवर्तित करने का निर्णय लिया है। तदनुसार एमओपीटी ने बर्थ संख्या 8 पर अभियांत्रिक कोयला/चूना पत्थर/ जिप्सम, बर्थ संख्या 9 पर सामान्य कार्गो यथा खनिज, स्टील क्वाइल एवं उत्पाद, कृषि उत्पाद, उर्वरक, अन्य ड्राई बल्क कार्गो ऑफ कंटेनर्स तथा बर्थ संख्या 9ए पर अभियांत्रिक लौह अयस्क/बॉक्साइट/अन्य अयस्कों और खान को हैंडल करने के लिए संदर्भाधीन प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए इस प्राधिकरण से चर्चा की है। पत्तन के इस प्रस्ताव को अपने न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।

(ख) पत्तन संख्या 8 के लिम्बिड प्रहस्तन की शिफ्टिंग और बर्थ 9ए एवं बार्ज बर्थ से एमओएचपी के विघटन के बाद संपूर्ण बर्थ की लंबाई 950 मीटर बताई गई है। जिसमें से बर्थ संख्या 8 पर प्रस्तावित कोयला बर्थ की लंबाई 350 मीटर बताई गई है। जनरल कार्गो बर्थ संख्या 9 की लंबाई 260 मीटर बताई गई है और शेष 340 मीटर बर्थ संख्या 9ए पर प्रस्तावित लोह अयस्क बर्थ की है। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि बर्थ युक्त संपूर्ण परियोजना एक बीओटी ऑपरेटर को बोली में दी जाएगी। पत्तन ने सूचना दी है कि एक पूरी लंबाई वाले रेलवे ट्रेक को 720 मीटर लंबी रेलवे लाइन की आवश्यकता है इस स्थिति को ध्यान में रखने के बाद 3 प्रस्तावित बर्थों का एक परियोजना में विलय कर दिया गया है।

(ii) वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के क्लॉज 2.4 में अनुबंध है कि यदि प्रमुख पत्तन ट्रस्ट को ध्यान में रखते हुए उस प्रमुख पत्तन ट्रस्ट का दावा किसी अन्य प्रमुख पत्तन ट्रस्ट पर 2008 के दिशा-निर्देशों के तहत किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस वस्तु का संदर्भ प्रशुल्क का सूचक नहीं है, तब यह प्रमुख पत्तन ब्यौरा और पर्याप्त औचित्य देते हुए इस परियोजना के लिए वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के तहत संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने के प्रस्ताव सहित इस प्राधिकरण से चर्चा करने के लिए स्वतंत्र है। उस आधार पर इष्टतम क्षमता और पूंजीगत लागत में अंतर के कारण एमओपीटी अथवा किसी अन्य पत्तन में कोई समान बर्थ नहीं है, एमओपीटी ने संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की क्लॉज 2.4 में निहित अनुबंध के अनुसार 2008 में अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के बाद यह प्रस्ताव तैयार किया है।

(iii) गोवा मिनरल ऑफ एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन (जीएमओईए) ने एमओपीटी के बारे में अपनी टिप्पणियों में बताया है कि उसने संदर्भाधीन प्रस्ताव को अंतिम रूप देते समय प्रमुख प्रयोक्ता होने के नाते गोवा के लौह अयस्क निर्यातकों से न तो परामर्श किया है अथवा फीडबैक लिया है। इस संबंध में, जैसा कि एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया, हालांकि लौह अयस्क के प्रयोक्ताओं के विचारों पर इस परियोजना की संभावना तैयार करते समय विचार नहीं किया गया, इस रिपोर्ट को अंतिम रूप देने से पहले जीएमओईए के सदस्यों सहित सभी प्रमुख पणधारियों से परामर्श किया गया है। एमओपीटी ने यह भी बताया है कि एमओपीटी का न्यासी बोर्ड को लौह अयस्क निर्यातकों सहित उस पत्तन के प्रयोक्ताओं द्वारा प्रस्तुत किया गया है और पत्तन के इस प्रस्ताव को इसके न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।

(iv) एमओपीटी ने प्रारंभ में इस प्रस्ताव को दिसंबर, 2015 में फाइल किया है। तदुपरान्त हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर देते समय एमओपीटी ने दिनांक 27 जनवरी, 2016 के अपने पत्र द्वारा लागत विवरण में कुछ परिवर्तन किए हैं। ये प्रभार कुछ परिकलन त्रुटियों में सुधार करने की सीमा तक हैं। संदर्भाधीन मामले की कार्यवाही के दौरान एमओपीटी द्वारा प्रेषित/सूचना/स्पष्टीकरण सहित जनवरी, 2016 में प्रेषित संशोधित लागत विवरण विश्लेषण में विचार किया गया है।

(v) एमओपीटी के इस प्रस्ताव में बर्थ संख्या 8 पर कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य ड्राई बल्क कार्गो की मेकेनाइज्ड हैंडलिंग, बर्थ संख्या 9 पर लौह अयस्क, बॉक्साइट, अन्य अयस्कों और खनिजों की अभियंत्रित प्रहस्तन और अर्ध अभियांत्रिक साधनों द्वारा बर्थ संख्या 9 पर बहु-उद्देशीय सामान्य कार्गो यथा खनिज, स्टील क्वाइल एवं उत्पाद, कृषि उत्पाद, उर्वरक, अन्य तथा कंटेनर्स की परिकल्पना है। तथापि एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव तथा संयुक्त सुनवाई में बताया है कि पीपीपी ऑपरेटर अपनी पसंद के किसी कार्गो को हैंडल करने के लिए स्वतंत्र थे। इस संबंध में जीएमआई ने अनुरोध किया है कि ऑपरेटर को तथा कथित स्वतंत्रता प्रदान करके एमओपीटी द्वारा इस परियोजना के क्षेत्र को अत्यधिक अस्पष्ट और निम्न बना दिया है और ऐसे अस्पष्ट परियोजना विनिर्देश के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण असामयिक, अयथार्थ और प्रयोक्ताओं के लिए अहितकर होगा। उसकी स्थिति के मद्देनजर जीएमआई की राय है कि यह प्रशुल्क इस परियोजना का विशेष विवरण जानने के बाद ही निर्धारित किया जाए। इस संबंध में एमओपीटी ने बताया है कि टर्मिनल सुनिश्चित करना कार्गो की कमी के लिए निराधार नहीं है, यह सफल बोलीदाता को इस परियोजना का वास्तविक विन्यास निर्धारित करने में नम्यता देना चाहता है। एमओपीटी के अनुसार मिक्स अथवा किस्म का कार्गो हैंडल करेगा इसका निर्णय लेना सफल बोलीदाता का विशेषाधिकार है। तथापि, एमओपीटी ने पुष्टि की है कि संदर्भाधीन इस मामले के तहत निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क ही लागू होगा। एमओपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि स्केल ऑफ रेट्स में विशेष रूप से उल्लेख न किए गए कार्गोज 'अन्यों' की श्रेणी में आएंगे और उन पर समनुरूपी दरें लागू होंगी।

(vi) यह दिया हुआ था कि पत्तन ने अपनी मौजूदा बर्थ संख्या 8 (लिक्विड बर्थ), बर्थ संख्या 9 तथा अभियांत्रिक अयस्क प्रहस्तन प्लांट (एमओएचपी), मौजूदा बार्ज जेटीज और पैसेंजर लांच जेटी का पुनःविकास करने का निर्णय लिया है, जीएमआई की राय है कि बर्थ संख्या 9 के मौजूदा उपकरण अथवा पार्ट द्वारा आदेशित उपकरण का लागत और अंततः प्रशुल्क कम करने के लिए नई लौह अयस्क बर्थ को इस्तेमाल में लाया जा सकता है। इसके लिरिक्त जीएमआई ने यह भी बताया है कि मौजूदा उपकरण और मौजूदा बर्थ से स्केप की बिक्री से प्राप्त होने वाले आय लागत प्रक्षेपणों में प्रग्रहण नहीं की गई है। इस संबंध में यहां यह उल्लेखक साप्रसंगिक है कि एमओपीटी की परिसम्पत्ति होने के कारण मौजूदा उपकरण को एमओपीटी की वही में प्रतिविबित किया है और ऐसे उपकरण की बिक्री होने की स्थिति में बिक्री आगत एमओपीटी के लिए प्रोद्भूत होगी। संदर्भाधीन मामले में इस परियोजना के लिए पूंजीगत लागतों और परिचालन लागतों को ध्यान में रखते हुए भविष्य में उक्त बर्था को परिचालित करने वाले ऑपरेटर के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जा रहा है। ऐसे परिदृश्य में मौजूदा उपकरण की बिक्री से प्राप्त होने वाली आय को बीओटी ऑपरेटर की लागत में शामिल नहीं किया जाएगा जैसा कि एमओपीटी द्वारा पुष्टि की गई थी।

(vii) (क) संदर्भाधीन प्रस्ताव पर एमओपीटी में दिनांक 8 जनवरी, 2016 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान अडानी पोर्ट्स और स्पेशल इकॉनॉमिक जोन के लिए एपीएसईजेडएल ने इस आधार पर कि इसे अपनी टिप्पणियां देने के लिए कुछ और समय चाहिए, संदर्भाधीन प्रस्ताव पर एक और संयुक्त सुनवाई का आयोजन करने हेतु अनुरोध किया। इस संबंध में एपीएसईजेडएल को स्वयं को संयुक्त सुनवाई के दौरान यह पहले ही बता दिया गया है कि यह दिया हुआ था कि संदर्भाधीन प्रस्ताव पर समयबद्ध ढंग से कार्यवाई करने के लिए रेफरेंस प्रशुल्क गाइडलाइंस द्वारा समय सीमा दी गई थी, एक और संयुक्त सुनवाई करवाना संभवन नहीं हो सकता है। तथापि, एपीएसईजेडएल को संदर्भाधीन प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां लिखित में प्रस्तुत करने का अवसर दिया गया था। तदनुसार एपीएसईजेडएल ने दिनांक 27 जनवरी, 2016 को अपने पत्र द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थी।

(ख) इसी प्रकार, साउथ वेस्ट पत्तन लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) (एमओपीटी पर बीओटी प्रचालकों में से एक) ने अपने पत्र दिनांक 14 मार्च 2016 द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ संयुक्त सुनवाई में भाग लेने की इच्छा व्यक्त की है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि संदर्भाधीन मामले पर संयुक्त सुनवाई पहले ही 8 जनवरी, 2016 को

एमओपीटी परिसर में हो चुकी है। एसडब्ल्यूपीएल के दो अधिकारियों ने इसका प्रतिनिधित्व किया था। संयुक्त सुनवाई के दौरान उनके द्वारा किए गए अनुरोध को रिकार्ड में सम्मिलित कर लिया गया है। इसलिए, संयुक्त सुनवाई का फिर से आयोजन करने का प्रश्न नहीं उठता।

क. बर्थ संख्या 8:

(viii) यद्यपि, प्रस्तावित बर्थ संख्या 8 में 75:10:10:5 के अनुपात में कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो को हैंडल करने की परिकल्पना की गई है, एमओपीटी ने बहु-उद्देशीय बर्थ के लिए लागू अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाने के बजाय कोल टर्मिनल के लिए लागू अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाया है। इस संबंध में एमओपीटी ने बताया है कि हैंडल की जाने वाली प्रमुख वस्तुएं कोयला होगी और कम मात्राओं में हैंडल की जाने वाली वस्तुएं और चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य कार्गोज होंगी। यह ध्यान देने योग्य है कि चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो की प्रहस्तन के समावेशन की जानकारी बोली-पूर्व बैठक में प्रयोक्ताओं द्वारा व्यक्त इस आशय के सुझाव के आधार पर दी गई है। एमओपीटी ने यह भी बताया है कि परिकल्पित मिक्नाइज्ड प्रहस्तन सिस्टम कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य समान कार्गो हैंडल करने के लिए डिजाइन किया जाएगा। “अन्यो” के लिए दर का निर्धारण भी उक्त सूचीबद्ध कार्गो मदों में विशेष रूप उल्लिखित किए गए किसी अप्रत्याशित ड्राई बल्क कार्गो को हैंडल करने में समर्थ बनाने की सूचना देता है। फिर भी, एमओपीटी ने पुष्टि की है कि “अन्यो” के संबंध में प्रहस्तन दर और उत्पादकता मानदंड उस कार्गो के समान होंगे जिसके लिए उनके द्वारा संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव दिया गया है।

(ix) इष्टतम क्षमता:

(क) इष्टतम घाट क्षमता:

(i). केपसाइज वेसल की 50,000 टन प्रतिदिन माल उतराई दर और 35,000 टन प्रतिदिन पर पैनमेक्स वेसल की माल उतराई दर और 70:30 पर केपसाइज और पैनमेक्स वेसल्स के प्रतिशतता अंश पर विचार करके एमओपीटी ने 70% उपयोग पर 3654 दिनों के परिचालन हेतु 11.63 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष पर इष्टतम घाट क्षमता प्राप्त की है।

(ii) केपसाइज वेसल की 50,000 टन प्रतिदिन और पैनमेक्स वेसल की 35,000 टन प्रतिदिन पर माल उतराई पर कोल टर्मिनल के लिए लागू वर्ष 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार हैं। एमओपीटी ने पुष्टि की है कि केपसाइज वेसल्स पैनमेक्स वेसल्स के संबंध में माल उतराई दर क्रमशः 50,000 टन प्रतिदिन और 35,000 टन प्रतिदिन की सभी प्रकार के कार्गो यथा कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो की प्रहस्तन समान होगी। यह स्थिति पर निर्भर करता है।

(iii) एमओपीटी द्वारा मानी गई 70:30 की केपसाइज वेसल्स और पैनमेक्स वेसल्स के प्रतिशतता अंश की जानकारी उस स्थिति के आधार पर दी जाएगी कि 75% के अंश वाला कोयला केपसाइज वेसल्स द्वारा लाया जाएगा और कुल 25% अंश का निर्धारण करने वाले अन्य कार्गो यथा कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो को प्रमुखतः पैनमेक्स वेसल्स द्वारा लाया जाएगा। चूंकि पत्तन के पास वर्तमान में अपनी बर्थों पर केपसाइज के वेसल्स हैंडल करने के लिए उपयुक्त अवसंरचना नहीं है, वर्तमान परिदृश्य में केपसाइज वेसल्स की भागीदारी का निर्धारण नहीं किया जा सकता है। यह दिया हुआ है कि 70:30 की केपसाइज वेसल्स और पैनमेक्स वेसल्स की प्रतिशतता अंश व्यवहार्यता रिपत्तन के अनुसार है और चूंकि केपसाइज वेसल्स और पैनमेक्स वेसल्स के प्रतिशतता अंश के संबंध में किसी भी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं की, एमओपीटी द्वारा माना गया 70:30 का यह अनुपात विश्लेषण पर निर्भर करता है।

(iv) तदनुसार 11.63 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष पर एमओपीटी द्वारा निर्धारित की गई इष्टतम घाट क्षमता पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता:

(i) अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में शर्त है कि यार्ड क्षमता का विकास हेतु पत्तन द्वारा उपलब्ध कराए गए यार्ड के क्षेत्र हेतु मूल्यांकन किया जाता है। अपने प्रस्ताव में पत्तन ने 95000 वर्ग मीटर भूमि के आवंटन की परिकल्पना की है।

उक्त क्षेत्र में से 79000 वर्ग मीटर भूमि कोयला, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के ढेर के लिए निर्धारित की गई है तथा शेष 16000 वर्ग मीटर भूमि का आवंटन गौण प्रयोजनों के लिए उपयोग में लाए जाने की परिकल्पना की गई है।

(ii) यार्ड क्षमता के अनुमान हेतु मानको में स्टेकिंग कार्गो के लिए कुल स्टे यार्ड एरिया का 70% निर्धारित है। इस संबंध में, चूंकि बैंक एरिया सहित 3 बर्थ की संपूर्ण परियोजना एकघूट ग्राही को सौंपी जाएगी; एमओपीटी की राय है कि अनुक सुविधाएं यथा सड़के, डस्ट सप्लेशन सिस्टम, कार्यालय, रेल अवसंरचना आदि सभी 3 बर्थों में समान होंगी। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी ने 70% के निर्धारित मानक के विरुद्ध स्टे एरिया में 75% उपयोग करने पर विचार किया है।

(iii) (क) अग्रिम प्रशुल्क के लिए दिशा-निर्देशों में स्टेकिंग कोल के लिए 2 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टेकिंग घटक मानक निर्धारित हैं। एमओपीटी ने 5 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टेकिंग घटक माना है। यह ध्यान देने योग्य है कि विशाखापट्टनम पत्तन ट्रस्ट (वीपीटी) में कोल टर्मिनल के लिए अग्रिम प्रशुल्क का निर्धारण करते समय 6 टन प्रतिवर्ग मीटर की ऊंचाई वाले ढेर पर विचार किया गया था। इस संबंध में एमओपीटी ने वर्क दिया है कि संदर्भाधीन परियोजना में, चूंकि कोयले का पूरी तरह से कवर शेड में ढेर लगाने का प्रस्ताव है, 6 टन प्रतिवर्ग मीटर की ऊंचाई वाले ढेर प्राप्त करना कठिन होगा। कोयले के ढेर की ऊंचाई पत्तन द्वारा माने एम 5 टन प्रति वर्ग मीटर पर निर्भर करती है।

(ख) अग्रिम प्रशुल्क सैटिंग के लिए दिशा-निर्देशों में कार्गो यथा चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के लिए कोई स्टेकिंग घटक मानक निर्धारित नहीं है। एमओपीटी ने परिचालन घटकों के आधार पर अपने प्रस्ताव पर 7 टन प्रति वर्ग मीटर की ऊंचाई वाले ढेर पर विचार किया है। चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के ढेर की ऊंचाई पत्तन द्वारा मानी गई ऊंचाई पर निर्भर करती है।

(iv) कोल टर्मिनल हेतु 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित टर्न-ऑवर मानक 12 है। तथापि, एमओपीटी ने रेल लाइनों के दुगुने होने के कारण अगले कुछ वर्षों में कार्गो के सुगम निकास की प्रत्याशा को ध्यान में रखते हुए प्रत्येक कार्गो के प्लाट टर्न-ऑवर का 25 अनुपात माना है। एमओपीटी ने यह बताते हुए अपनी स्थिति न्यायोचित ठहराने की कोशिश की है कि इस पर मौजूदा बीओटी ऑपरेटर अर्थात साउथ वेस्ट पार्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) के टर्न-ऑवर अनुपात 25 गुना अधिक है, चूंकि इसका संपूर्ण कार्गो का रेल द्वारा निकास किया जाता है।

(v) स्टेकिंग के प्रयोजनार्थ भूमि के उपयोग के 75% पर विचार करके ऊपर की गई चर्चा के अनुसार स्टेकिंग फेक्टर और टर्न-ऑवर अनुपात इस सुविधा के कुल इष्टतम यार्ड क्षमता 70% के उपयोग पर 5.70 मिलियन टन प्रतिवर्ष आंकी है।

(ग) इस प्रकार, इस सुविधा की इष्टतम क्षमता 5.70 मिलियन टन प्रतिवर्ष मानी गई है जो घाट क्षमता (11.63 मिलियन टन प्रतिवर्ष) और यार्ड क्षमता (5.70 मिलियन टन प्रतिवर्ष) में कमतर है।

(घ) जैसा कि उक्त से समझा जा सकता है, 11.63 एमएमटीपीए की इष्टतम घाट क्षमता और 5.70 एमएमटीपीए की इष्टतम यार्ड क्षमता के बीच अत्यधिक अंतर है। यार्ड क्षमता को बढ्यता के तौर पर समझा जाता है। दूसरे शब्दों में, हालांकि घाट में हैंडल करने की 11.63 मिलियन टन की क्षमता है, संभावित बीओटी ऑपरेटर यार्ड में जितना ढेर लगाया जा सकता है, उससे अधिक हैंडल करने की स्थिति में नहीं हो सकता है। ऐसे परिदृश्य में ऐसी संभावना हो सकती है कि बाद में भूमिका अधिक क्षेत्र आवंटन होने से ऑपरेटर और अधिक कार्गो हैंडल करने में समर्थ हो सकता है जिसके परिणाम स्वरूप ऑपरेटर को अप्रत्याशित लाभ होगा। जब यार्ड क्षमता में सुधार करने और घाट क्षमता और यार्ड क्षमता में अंतर कम करने के लिए पूछा गया तो एमओपीटी ने भूमि की उपलब्धता में बाध्यताओं के कारण घाट क्षमता और यार्ड क्षमता के बीच बेमेल में सुधार करने में अपनी अक्षमता व्यक्त की। इस संदर्भ में एमओपीटी ने यह भी पुष्टि की कि बीओटी ऑपरेटर को बाद में अतिरिक्त क्षेत्र के आवंटन की कोई गुंजाइश नहीं है।

(x) पूंजीगत लागतें:

(क) अपने प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत 472.96 करोड़ है जिसमें 380.98 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए है और 91.98 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए है। उसके अतिरिक्त कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के लिए अनुमानित 380.98 करोड़ में से 187.82 सिविल कार्यों के लिए है और 193.16 करोड़ उपकरण की लागत के लिए है।

(ख) कार्गो प्रहस्तन गतिविधियां:

(i) सिविल कार्य:

(क) अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देश कोल बर्थ से संबद्ध सिविल कार्यों और सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए पट्टन की आवश्यकता को व्यापक तौर पर दर्शाती हैं। निम्नांकित हेतु एमओपीटी द्वारा मानी गई सिविल कार्यों की मर्दे हैं – स्टेक रिक्लेमर हेतु सिविल एवं संरचना कार्य, बर्थ और भूमि के बीच ट्रांजिशन स्ट्रक्चर; भूमि सुधार, कवर्ड डोम स्टेक यार्ड, रेल लाइन कंस्ट्रक्शन, कंट्रोल रूम/सब स्टेशन/बिल्डिंग्स, इंटरनल रोड एवं पेवमेंट, जंकशन हाऊसेस एवं ड्राइव हाऊसेस, सिविल लागतों के 5% दर पर पुनरुद्धार लागत और विविध लागत। जैसा कि एमओपीटी ने पुष्टि की थी, समान्यतः सिविल कार्यों की मर्दे कोल टर्मिनल हेतु दिशा-निर्देशों में निर्धारित मर्दों की निर्देशात्मक सूची के मुताबिक हो सकती हैं।

(ख) सिविल कार्यों की लागतों की जानकारी व्यवहार्यता रिपट्टन के अनुसार दी जाती है और इस प्रकार विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ग) सिविल पूंजीगत लागत के तहत एमओपीटी ने अनुमानित सिविल लागत की 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत मानी है। इसी प्रकार, एमओपीटी ने अनुमानित उपकरण लागत की 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत मानी है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देश अनुमानित सिविल और उपकरण के कुल का 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत का अनुमान निर्धारित करते हैं। इसके बजाय एमओपीटी ने संबंधित श्रेणी के तहत विविध लागत पर अलग से विचार किया है।

(ii) उपकरण लागत:

(क) इस शीर्ष के अंतर्गत पूंजीगत लागत में 2 ग्रेव अनलोडर्स, 2 स्टेकर-सह-रिक्लेमर, 4 पे लोडर्स और डोजर्स कन्वेयिंग सिस्टम (2360 मीटर), रैपिड रेल लोडिंग सिस्टम इलेक्ट्रिकल, कंट्रोलर एवं इंस्ट्रुमेंटेशन, भूमि लिटिज, कार्यशालाओं की लागत एवं कुल उपकरण लागतों की 5% की दर पर विविध लागत सम्मिलित हैं।

(ख) समान्यतः उपकरण और उनकी संबंधित संख्या दिशा-निर्देशों को निर्धारित न किए गए रैपिड रेल लोडिंग सिस्टम के डिप्लोयमेंट को छोड़कर कोल टर्मिनल के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपकरण की सूची के अनुसार है। एमओपीटी को वैगोन लोडर और ट्रक लोडर्स एक-एक और 2 क्रेनस के परिनियोजन पर विचार करते हुए देखा गया है।

इस संबंध में एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि फास्टर एवं हैवीयर रैक डिस्पेच और पर्यावरण अनुकूल परिचालनों में सुनिश्चित करने वाले रैपिड रेल लोडिंग पर वेगोन लोडिंग के लिए विचार किया गया है, ट्रक लोडर्स आवश्यक नहीं हैं और क्रेन के कभी-कभी उपयोग हेतु इसे किराए पर लिया जा सकता है।

यहां ध्यान देने योग्य है कि अग्रिम प्रशुल्क सेटिंग हेतु दिशा-निर्देशों की क्लॉज 3.2 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव डालने वाली पट्टन की विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर पट्टन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर मानकों में आवश्यक समायोजन करने के लिए इस प्राधिकरण को नम्यता देती है। एमओपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर और चूंकि न तो संभावित भागीदार न ही प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित सज्जित करने वाली योजना पर कोई सुस्पष्ट आपत्ति नहीं जताई है, इस प्राधिकरण का पट्टन द्वारा प्रस्तावित सज्जित करने वाली योजना पर विचार करने में रुझान है जो कि व्यवहार्यता रिपट्टन पर आधारित है।

(ग) इस उपकरण की लागत की जानकारी व्यवहार्यता रिपट्टन के अनुसार दी है और इस प्रकार इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(घ) पूर्व में बताए गए कारणों के लिए अनुमानित उपकरण लागत के 5% की दर की विविध पूंजीगत लागत पर भी विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ग) बर्थिंग गतिविधि:

(i) अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार बर्थ सेवाओं हेतु पूंजीगत लागत में बर्थ के निर्माण और ड्रेजिंग की लागत, यदि कोई बर्थ के आस पास की गई हो, सम्मिलित है। दिशा-निर्देशों में पट्टन द्वारा अनुमानित लागत पर विचार करना आवश्यक है।

(ii) 91.98 करोड़ राशि की बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत पूंजीगत लागत में मौजूदा बर्थ को तोड़ने की लागत, पूंजीगत ड्रेजिंग, बर्थ स्ट्रक्चर और 5% की दर की विविध लागत हैं। एमओपीटी द्वारा अनुमोदित सिविल कार्यों की मदें व्यापक तौर पर दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की मदों की सूची के अनुसार हैं।

(iii) एमओपीटी ने यह पुष्टि की है कि पूंजीगत लागत ड्रेजिंग लागत बर्थ संख्या 8 के सामने वाले बर्थ क्षेत्र को गहरा करने के संबंध में है। बर्थिंग गतिविधि के तहत पूंजीगत लागत की जानकारी व्यवहार्यता रिपट्टन के अनुसार दी है और इस प्रकार इस पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(iv) पट्टन ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूंजीगत लागत पर 5% पर विविध लागत का अनुमान लगाया जाता है। 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में बर्थिंग सेवा के तहत विविध पूंजीगत लागत का अनुमान लगाने के लिए विशेष रूप से प्रावधान नहीं है। तथापि, विभिन्न प्रमुख पट्टन ट्रस्ट्स पर विभिन्न परियोजनाओं हेतु अग्रिम/संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण करने के मामले में बर्थिंग गतिविधि के तहत 5% की विविध पूंजीगत लागत पर बर्थिंग सेवा के तहत आकस्मिक व्ययों को पूरा मानने के लिए विचार किया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर एमओपीटी द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार 5% की विविध पूंजीगत लागत पर विचार किया है।

(xi) काम में लाई गई पूंजी पर रिटर्न को दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार अनुमानित पूंजीगत लागत के 16% पर परिकलित किया है।

(xii) परिचालन लागतें:

(क) बिजली लागत:

एमओपीटी द्वारा बिजली की लागत का इष्टतम क्षमता हेतु 1.4 यूनिट प्रति टन के बिजली उपभोग के आधार पर और 6.50 प्रति यूनिट पर बिलजी की लागत पर अनुमान लगाया गया है।

1.4 यूनिट प्रतिटन का बिजली उपभोग कोल टर्मिनल हेतु अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है। एमओपीटी ने बिजली की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रेषित किया है।

(ख) एमओपीटी द्वारा सिविल लागत पर 1% और उपकरण लागत पर 7% की मरम्मत और रखरखाव

लागत का अनुमान लगाया है। इसके अतिरिक्त एमओपीटी ने बीमा और अन्य व्ययों का 1% और कुल नियत परिसम्पत्ति का 5% का अनुमान लगाया है। ये प्राक्कलन कोल टर्मिनल के लिए अग्रिम दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों के अनुसार समझे जाते हैं।

चूना पत्थर के प्रहस्तन से संबंधित उपकरणों में अत्यधिक टूट-फूट होने के कारण, एसडब्ल्यूपीएल ने अभियांत्रिकी और विद्युत उपकरण के 10% पर अभियांत्रिक उपकरणों पर मरम्मत और अनुरक्षण पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है। इस संबंध में यह उल्लेख करना है कि एमओपीटी के प्रस्ताव में कोयला/कोक/चूना पत्थर/जिप्सम और अन्यो के प्रहस्तन के लिए बर्थ संख्या 8 पर उपकरण का एक बेड़े की तैनाती करने की परिकल्पना की गई है। केवल चूना पत्थर के प्रहस्तन के लिए इस प्रस्ताव में किसी विशेष उपकरण के उपयोग को अभिज्ञात नहीं किया गया है। इसके अलावा, एमओपीटी के अनुसार, बर्थ संख्या 8 पर प्रहस्तन की जाने वाली परिकल्पित कुल इष्टतम क्षमता का केवल लगभग 10% ही चूना पत्थर होता है। इसके अलावा, कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश, जिन्हें बर्थ संख्या 8 के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एमओपीटी द्वारा आधार के रूप में समझा गया है, में अभियांत्रिक और विद्युत उपकरण के 7% पर अभियांत्रिक उपकरण के संबंध में मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार करने का प्रावधान किया गया है, जिस पर एमओपीटी ने विचार करके बिलकुल ठीक कार्य किया है। इस स्थिति को देखते हुए, अभियांत्रिक और विद्युत उपकरण के 10% पर अभियांत्रिक उपकरण के संबंध में मरम्मत और अनुरक्षण पर विचार करने का कोई मामला नहीं है।

(ग) अग्रिम दिशा-निर्देशों में कंपनी अधिनियम में निर्धारित दरों के आधार पर मूल्यहास के प्राक्कलन की आवश्यकता है। एमओपीटी ने सिविल कार्यों के संबंध में 3.17% और उपकरण के संबंध में 6.33% पर मूल्यहास की गणना की है। एमओपीटी द्वारा अपनाए गए मूल्यहास की दरें कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार बताए गए हैं और इन पर निर्भर थे।

(घ) दिशा-निर्देशों में निर्धारित है कि भूमि हेतु लाइसेंस शुल्क संबंधित प्रमुख पट्टन ट्रस्ट के स्केल ऑफ रेट्स में निर्धारित दरों के अनुसार विचार किया जाता है। 95000 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्रफल और 578 प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति माह (9% की विशेष लेवी सहित) की दर के आधार पर विचार करते हुए, एमओपीटी ने 6.59 करोड़ प्रति वर्ष पर लाइसेंस शुल्क की गणना की है।

जून, 2013 में अनुमोदित 500/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी द्वारा 578/- प्रति 10 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर और आधार के तौर पर और 3 वर्ष की अवधि हेतु 2% प्रति वर्ष की संचयी वृद्धि पर विचार करते हुए और विशेष लेवी हेतु 9% की वृद्धि पर विचार करने के बाद (पीटी सीट नं. 7 की चाल्ता संख्या 3 के तहत सर्वेक्षण करने के अतिरिक्त भूमि पर वास्को डी गामा पर वाणिज्य/गैर-वाणिज्य प्रयोजन सहित लांच बार्ज मरम्मत कार्यशाला अथवा कोई अन्य उद्योग प्रारंभ करने के उद्देश्य के लिए फॉरशोर भूमि के अधिग्रहण हेतु)।

जैसा कि उपर बताया गया है एमओपीटी द्वारा मानी गई यूनिट दर में मौजूदा मूल लाइसेंस शुल्क पर 9% पेंशन निधि लेवी का घटक सम्मिलित है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि दिनांक 14 जून, 2013 के आदेश संख्या टीएएमवी/43/2012-एमओपीटी द्वारा एमओपीटी के स्केल ऑफ रेट्स के सामान्य संशोधन में अनुमोदित 9% पेंशन निधि लेवी पेंशन निधि शेष को बढ़ाने के लिए विशेष प्रायोजन हेतु है और अगले प्रशुल्क साइकल में समीक्षा के अधीन है। चूंकि यहां निर्धारित अग्रिम प्रशुल्क 30 वर्ष की लंबी अवधि के लिए है, यह पेंशन निधि लेवी को स्थिर रखने के लिए उचित नहीं पाया गया है जो अग्रिम प्रशुल्क के निर्धारण में एकबारगी विशेष लेवी है। यह ध्यान देने योग्य है कि एमओपीटी ने कोल टर्मिनल (कवर्ड स्टोरेज डो) से संबंधित अपने पूर्व के अग्रिम प्रशुल्क प्रस्ताव में पेंशन निधि लेवी पर विचार नहीं किया गया था। इस प्रकार इस परियोजना के लिए इस मद पर विचार करने के लिए कोई औचित्य नहीं है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर एमओपीटी द्वारा अनुमानित लाइसेंस शुल्क 9% पेंशन निधि लेवी के घटक को छोड़कर उचित रूप से आशोधित की गई है। तथापि रेटल के परिकलन में पेंशन निधि लेवी का प्रतिरोध एमओपीटी को किसी प्रतिकूल स्थिति में नहीं डालेगा क्योंकि गत प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित पेंशन निधि लेवी प्राप्त करने के लिए परिकलन में प्रस्तावित परियोजना के लाइसेंस शुल्क से प्रादूत होने वाली आय बांटा नहीं गया था।

(xiii) दिशा-निर्देश में बर्थ लागत के 1% पर अनुमान लागई जाने वाली बर्थिंग सेवा के लिए परिचालन लागत आवश्यक है।

एमओपीटी ने रखरखाव के लिए 1% के निर्धारित मानके के अतिरिक्त बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व आवश्यकता का अनुमान लगाते समय बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूंजीगत लागत पर बीमा 1% के हिसाब से और मूल्यहास 3.17% के हिसाब से विचार किया गया है।

यद्यपि बर्थ लागत के 1% पर परिचालन लागत सीमित करता है, परिसम्पत्ति को उचित बीमा कवरेज की आवश्यकता है और तथ्य यह है कि परिसंपत्ति के मूल्य में टूट फूट के कारण मूल्यहास होगा जिससे इंकार नहीं किया जा सकता है। अन्य प्रमुख पट्टन ट्रस्ट्स पर अग्रिम बर्थ किराया निर्धारित करते समय इस स्थिति को मान्यता दी गई थी और बीमा एवं मूल्यहास की लागत पर बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का मूल्यांकन करते समय विचार किया गया था।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर बर्थ किराया सेवा से राजस्व आवश्यकता के मूल्यांकन हेतु परिचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में बीमा लागत और मूल्यहास लागत घटक पर विचार किया गया है। तथापि ऐसा करते समय मौजूदा बर्थ को तोड़ने में आई लागत पर किसी बीमा, मूल्यहास और रखरखाव का विचार नहीं किया गया है।

(xiv) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत अग्रिम प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विवरण उक्त विश्लेषण के अनुसार आशोधन किया गया है। इस आशोधित विवरण की प्रति संलग्नक-I(क) पर संलग्न है।

- (ग) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि हेतु आवश्यक वार्षिक राजस्व, जो परिचालन लागत और उपयोग में लाई गई पूंजी पर रिटर्न का जोड़ है, पोर्ट द्वारा अनुमानित 129.18 करोड़ के विरुद्ध 128.62 करोड़ पर अनुमान लगाया गया है।
- (घ) जैसा कि कोल टर्मिनल के लिए अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित है, एमओपीटी ने प्रहस्तन प्रभारों हेतु कुल राजस्व आवश्यकता का 98% और भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों प्रत्येक के लिए 1% का प्रभाजन किया है।
- (ङ) चूंकि प्रमुख कार्गो यथा कोयला, चूना पत्थर और जिप्सम आयात किए जाने वाले कार्गो हैं, एमओपीटी ने विदेशी कार्गो का अनुपात और तटीय कार्गो का अनुपात 95:5 माना है।
- (च) सामान्यतया, कोल बर्थ हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में वार्षिक राजस्व आवश्यकता को संपूर्ण इष्टतम क्षमता से वसूलने की परिकल्पना की है। यहां तक बहुदेशीय बर्थ के मामले में इष्टतम घाट क्षमता परिकलन में मानी गई प्रत्येक कार्गो की उत्पादकता और विदेशी एवं तटीय कार्गो के अनुपात को विभिन्न कार्गो की मर्दों के संबंध में प्रतिटन प्रहस्तन दरें आंकने में ध्यान में रखा जाता है ताकि आपरेटर अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी कर सके। संदर्भाधीन मामले में, चूंकि एमओपीटी न अलग-अलग उत्पादकता सहित प्रत्येक बहुदेशीय कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना की है, एमओपीटी प्रत्येक कार्गो की उत्पादकता के आधार पर प्रतिटन प्रहस्तन प्रभारों को प्राप्त किया है। इस प्रयोजनार्थ, एमओपीटी प्रत्येक कार्गो नामशः कोल/कोक, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के लिए 75:10:10:5 के अनुपात में 5.70 एमएमटीपीए पर कुल यार्ड क्षमता लेकर प्रत्येक कार्गो की उत्पादकता प्राप्त की है, जैसा कि पहले चर्चा ही गई है। इसके बाद 365 दिनों के लिए 70% उपयोग पर विचार करते हुए एमओपीटी ने कोयले की 20291 टन प्रतिदिन और चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य प्रत्येक के संबंध में 28408 टन प्रतिदिन हेतु उत्पादकता प्राप्त की है। तदनुसार, उक्त उत्पादकता और विदेशी एवं तटीय कार्गो के अनुपात को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी इस सुविधा में हैंडल की जाने वाली परिकल्पित कार्गो हेतु प्रति टन प्रहस्तन प्रभार प्राप्त किए हैं। एमओपीटी द्वारा अपनाई गई विधि में विनियोजितता पर विचार करते हुए और पूर्व में चर्चा की गई थी वार्षिक राजस्व आवश्यकता में मामूली परिवर्तन को ध्यान में रखते हुए प्रतिटन कोल के संबंध में 249.17 प्रतिटन और चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के संबंध में 177.98 प्रतिटन के बजाय कोल के संबंध में 248.10 प्रतिटन और चूना पत्थर, जिप्सम और अन्यो के संबंध में 177.21 प्रतिटन आंके हैं जैसा कि एमओपीटी द्वारा प्रस्ताव था। इस संबंध में बर्किंग शीट संलग्नक-I(ख) पर संलग्न है।

एसडब्ल्यूपीएल ने कार्गो के प्रकार और स्वरूप के आधार पर चूना पत्थर के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के संबंध में पुनः कार्य करने के लिए अनुरोध किया है ताकि चूना पत्थर के प्रहस्तन के लिए प्रभार कोयला/कोक से अधिक हो सकें। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त प्रतीत होता है कि 2013 संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों पर सभी पीपीपी परियोजनाओं के लिए निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क प्रति टन प्रहस्तन प्रभार का निर्धारण अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्रत्येक कार्गो श्रेणी की उत्पादकता के आधार पर किया जाता है। कोयला/कोक/चूना पत्थर/जिप्सम और अन्यो के लिए प्रति टन

प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण के लिए एमओपीटी द्वारा इसी दृष्टिकोण को अपनाया गया है। अन्य शब्दों में, चूना पत्थर के लिए प्रति टन कार्गो प्रहस्तन प्रभार चूना पत्थर के प्रकार और स्वरूप पर आधारित होता है।

- (छ) सरकार के नीतिगत निदेश के अनुसार तटीय कार्गो (थर्मल कार्गो, कूड ऑयल, आयरल और आयरन पेलेट्स सहित और पीओएल के अतिरिक्त) और तटीय वेसल्स के लिए छूट वाले प्रशुल्क निर्धारित हैं, जो सामान्य कार्गो/वेसल संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं है। तदनुसार एमओपीटी का सरकारी नीति के अनुसार कोल/कोक, चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य की प्रहस्तन के लिए छूट दरों का प्रस्ताव है।

(च) एमओपीटी ने बताया है कि कार्गो की लदाई/माल उतराई, संयुक्त प्रभार है। इसे भंडारण बिंदू तक हस्तांतरित करना, निर्धारित निःशुल्क अवधि तक स्टोक यार्ड में भंडारण, स्टोक यार्ड से वापस लेना और जहाज/रेल/ट्रकों, जो लागू हों, पर लोड करना।

(छ) कोल टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशा-निर्देशों में 25 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित है। इसके विपरीत एमओपीटी का सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि और सभी प्रभार के निर्यात कार्गो के लिए 25 की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव है। एमओपीटी से अनुरोध है कि वह अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार समझी जाती है। इस बात को मानते हुए एमओपीटी ने पूर्व में की गई चर्चा के अनुसार 25 के प्लॉट टर्न-ऑवर अनुपात पर विचार किया है। इसके परिणाम स्वरूप लगभग 15 दिनों का कार्गो डवल टाइम होगा, जिसका एमओपीटी द्वारा निःशुल्क दिनों के रूप में प्रस्ताव है। प्रसंगवश 15 दिनों की निःशुल्क अवधि अडानी मोरमुगाओ पत्तन टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एमओपीटीएल) (एमओपीटी का दूसरा ऑपरेटर, जिसका बेस प्रशुल्क वर्ष 2008 अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निहित अनुबंध के बाद निर्धारित किया गया है) में आयात काल कार्गो के लिए उच्चतर टर्न-ऑवर अनुपात पर विचार करने के कारण निर्धारित की गई थी।

जैसा कि पूर्व में बताया गया था, एमओपीटी ने भंडारण प्रभारों के लेवी से वसूले जाने वाले 1.29 करोड़ की वार्षिक राजस्व आवश्यकता की राशि का 1% बांटा है। इस प्रयोजनार्थ पत्तन ने माना है कि 10% इष्टतम क्षमता भंडारण क्षमता को आकृष्ट करेगी, जिसके द्वारा यह परिणाम निकलेगा विशेष 90% कार्गो की मात्रा निःशुल्क अवधि के भीतर खाली किया जाएगा। एमओपीटी ने बताया है कि 25 के प्लॉट टर्न-ऑवर अनुपात के परिणाम स्वरूप लगभग 15 दिनों का कार्गो डवल टाइम होगा। चूंकि सभी तरह के आयात कार्गो के लिए 15 दिनों की निःशुल्क अवधि होती है और सभी तरह के निर्यात कार्गो के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि होती है, एमओपीटी भंडारण प्रभारों की किसी प्राप्ति की वास्तव में प्रत्याशा नहीं करता है, परन्तु फिर भी भंडारण प्रभारों को आकृष्ट करने के लिए कार्गो का 10% पर विचार किया है। इष्टतम क्षमता के 10% और 1.29 करोड़ की अनुमानित राजस्व आवश्यकता पर विचार करते हुए और 7 दिनों की निर्धारित अवधि पर विचार करते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रथम स्लैब के लिए 3.24 प्रति टन प्रति दिन के बजाय प्रथम स्लैब के लिए 3.22 प्रति टन प्रति दिन आंका है। दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए प्रथम स्लैब की दर पर 1.5 गुना और 2 गुना निर्धारित है जैसा कि एमओपीटी का प्रस्ताव था।

- (ज) विविध प्रभारों की लेवी से वसूल की जाने वाली 1.29 करोड़ की वार्षिक राजस्व आवश्यकता राशि को % मानते हुए यह दर पत्तन द्वारा प्रस्तावित 2.27 प्रतिटन के बजाय 2.26 प्रतिटन आंकी गई है। प्रभार सभी विविध सेवाओं यथा साफ-सफाई, आर्द्रता, डस्ट सेपेरेशन सर्विसेज, पर्यावरण, सिक्योरिटी प्रभारों आदि के लिए निर्धारित हैं।

(झ) बर्थिंग गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जोकि प्रचालन लागत और नियोजित पूँजी पर प्रतिफल का योग होता है, का पत्तन द्वारा अनुमानित 19.48 करोड़ रुपए की तुलना में 19.40 करोड़ रु. का अनुमान लगाया गया है।

बर्थ किराया के निर्धारण के लिए एमओपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति सामान्यतया अन्य अपफ्रंट / संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अपनाए गए दृष्टीकोण के अनुरूप होती है। तटीय पोतों के 95.5 अनुपात के आधार पर और बर्थिंग सेवा से राजस्व आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए एवं एमओपीटी द्वारा अग्रेषित ब्यौरे अनुसार तटीय पोतों के जीआरटी घंटे और विदेश जाने वाले पोतों के जीआरटी घंटों के अनुपात पर विचार करते हुए विदेश जाने वाले पोतों के लिए 0.85 जीआरटी प्रति घंटा अथवा इसका भाग और तटीय पोतों के लिए 0.50 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा इसके भाग के विरुद्ध विदेश जानेवाले पोतों के लिए 0.84 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा इसका भाग और तटीय पोतों के लिए 0.50 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा इसका भाग के लिए बर्थ किराया आंकी है जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित था। रुपए मूल्य में बर्थ किराया प्रभारों के निर्देश सिर्फ अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों पर अग्रिम/संदर्भ बर्थ किराए को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निष्पत्ति के अनुसार है।

(xv) चूँकि एमओपीटी का सभी तीन बर्थों अर्थात् 8, 9 और 9ए में सामान्य रूप से लागू होने वाले सामान्य संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का प्रस्ताव है संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची से संबंधित सोपाधिकताओं पर इस विश्लेषण के अंतिम भाग में सामान्य तौर पर चर्चा की जा रही है।

(ख) बर्थ संख्या 9ए

(xvi) तथापि, प्रस्तावित बर्थ संख्या 9 ए में 85:10:5 के अनुपात में लौह अयस्क, बॉक्साइट और अन्य खनिजों को ठेंडल करने की परिकल्पना की गई है। एमओपीटी को बहुउद्देश्यीय बर्थ के लिए लागू अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाने के बजाए लौह अयस्क टर्मिनल के लिए लजागू अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाया है। प्रमुख वस्तु लौह अयस्क होगा और बॉक्साइट और अन्य खनिज कम मात्राओं में ही प्रहस्तन किए जाएंगे। यह ध्यान देने योग्य है कि बॉक्साइट और अन्य खनिजों की हैंडलिंग के समावेश की जानकारी बोली-पूर्व बैठक में पणधारी द्वारा व्यक्त इस के सुझाव पर आधारित है। अन्य खनिजों हेतु दर के निर्धारण की भी उक्त सूची कार्गो में उल्लेख न किए किसी अप्रत्याशित कार्गो को प्रहस्तन करने में समर्थ होने की जानकारी दी है। यद्यपि, एमओपीटी ने पुष्टि की है कि 'अन्य' के संबंध में हैंडलिंग दर और उत्पादकता मानदंड उस कार्गो समान होंगे, जिनके लिए संदर्भ प्रशुल्क उनके द्वारा प्रस्तावित किए गए हैं।

(xvii) इष्टतम क्षमता:

(क) इष्टतम घाट क्षमता:

(i) 60000 टन प्रति दिन पर कैपाकार पोतों और 55000 टन प्रति टन पर पैनमेक्स पोतों की माल उतराई दर और 70:30 पर कैपाकार पोतों और पैनमेक्स पोतों की प्रतिशतता अंश पर विचार करते हुए एमओपीटी 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 365 दिनों के परिचालन हेतु 14.95 मिलियन मीट्रिक टन प्रति बर्थ पर इष्टतम घाट क्षमता आंकी है।

(ii) 60000 टन प्रति दिन पर कैपाकार पोतों और 55000 टन प्रति टन पर पैनमेक्स पोतों की माल उतराई दर लौह अयस्क टर्मिनल हेतु लागू वर्ष 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार हैं। एमओपीटी ने भी पुष्टि की है कि कैपाकार पोतों और पैनमेक्स पोतों के संबंध में क्रमशः 60000 टन प्रतिदिन और 55000 प्रति दिन की माल उतराई दर सभी प्रकार के कार्गो बॉक्साइट और अन्य खनिजों को हैंडलिंग करने के समान होगी।

(iii) एमओपीटी द्वारा मानी गई 70:30 की कैपाकार पोतों और पैनमेक्स पोतों का प्रतिशतता अंश की जानकारी इस स्थिति पर आधारित है कि 85% के अंश का लौह अयस्क कैपाकार पोतों द्वारा लाया जाएगा और कुल 15% अंश बनने वाले अन्य कार्गो नामशः बॉक्साइट और अन्य खनिज प्रमुख रूप से पैनमेक्स पोतों द्वारा लाए जाएंगे। चूँकि पत्तन के पास वर्तमान में अपने बर्थों से कैपाकार पोत प्रहस्तन करने की उचित अवसंरचना नहीं है, वर्तमान परिदृश्य में कैपाकार पोतों का अंश निर्धारित नहीं किया जा सका। यह दिया हुआ था कि कैपाकार और पैनमेक्स पोतों का 70:30 पर प्रतिशतता अंश व्यवहार्यता स्थिति के अनुसार है, तथा चूँकि किसी भी उपयोक्ता ने कैपाकार पोतों और पैनमेक्स पोतों के प्रतिशतता अंश के संबंध में कोई आपत्ति नहीं जताई है, एमओपीटी द्वारा माना गया 70:30 का अनुपात इस विश्लेषण पर निर्भर करता है।

(iv) तदनुसार, 14.95 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष पर एमओपीटी द्वारा निर्धारित इष्टतम घाट क्षमता इस विश्लेषण में मानी गई है।

(ख) इष्टतम यार्ड क्षमता :

(i) अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित है कि यार्ड क्षमता विकास हेतु पत्तन द्वारा उपलब्ध कराए गए यार्ड क्षेत्र हेतु आंकी जाती है। अपने प्रस्ताव में, पत्तन ने 85000 वर्ग मी भूमि के आवंटन की परिकल्पना की है। उक्त क्षेत्र में से 58100 वर्ग मी भूमि लौह अयस्क, बॉक्साइट और अन्य खनिजों के स्टैक के लिए निर्धारित की गई है और शेष 26900 वर्ग मी भूमि की परिकल्पना आनुषंगी प्रयोजनार्थ उपयोग किए जाने के लिए है।

(ii) यार्ड क्षमता के आक्कलन हेतु मानक कुल स्टैक यार्ड क्षेत्र का 70% क्षेत्र निर्धारित करते हैं जिनका उपयोग स्टैकिंग कार्गो के लिए किया जा सकता है। इस संबंध में, चूँकि बैक एरिया सहित 3 बर्थों की संपूर्ण परियोजना एक छूट ग्राही को सौंपी जाएगी, एमओपीटी की राय है कि अनेक सुविधाएं यथा सड़कें, डस्ट सपरेशन सिस्टम, कार्यालय, रेल अवसंरचना आदि सभी 3 बर्थों के लिए सामान्य होंगी। इस स्थिति के मद्दे नजर एमओपीटी 70% के निर्धारित मानक के विरुद्ध स्टैक एरिया का 75% की उपयोगिता माना है।

(iii) (क) अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित

लौह अयस्क की स्टैकिंग के लिए 15 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टैकिंग घटक मानक के विरुद्ध ने एमओपीटी ने 13 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टैकिंग घटक माना है। निर्धारित मानकों के अनुसार लौह अयस्क के संबंध में 15 टन प्रति वर्ग मीटर के दर की ऊँचाई पर विचार करने के अनुरोध पर एमओपीटी ने बताया कि दी गई लौह अयस्क हैंडलिंग सुविधा वास्को सिटी के निकट होगी और चूँकि गोवा पर्यावरण चिंताओं के संप्रति अत्यधिक संवेदनशील होने के कारण 15 टन प्रति वर्ग मीटर की ढेर की ऊँचाई हांसिल नहीं की जा सकती है। पत्तन द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार 13 टन प्रति वर्ग मीटर के स्टैकिंग घटक पत्तन द्वारा औचित्य के आधार पर आश्रित है।

(ख) अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश कार्गो नामशः बॉक्साइट और अन्य खनिजों के लिए किसी स्टैकिंग घटक मानक निर्धारित नहीं करते हैं। एमओपीटी ने अपने प्रस्ताव में परिचालनात्मक घटकों पर आधारित बॉक्साइट और अन्य खनिजों के संबंध में 10 टन प्रति वर्ग मीटर की स्टैक ऊँचाई मानी है जिस पर यह निर्भर है।

(iv) लौह अयस्क टर्मिनल हेतु वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित टर्नओवर मानक 12 है। तथापि, एमओपीटी ने रेल और परिवहन पर निर्भर रहे बिना वर्रज द्वारा संपूर्ण कार्गो की गति को ध्यान में रखते हुए प्रत्येक कार्गो हेतु 25 प्लॉट टर्न ओवर अनुपात माना है।

(v) स्टैकिंग के प्रयोजनार्थ भूमि के 75% उपयोग पर विचार करते हुए ऊपर चर्चा की गई स्टैकिंग घटक और अर्न-ओवर अनुपात, इस सुविधा की कुल इष्टतम यार्ड क्षमता 70% उपयोग पर 9.57 मिलियन टन प्रति वर्ष आंकी है।

(ग) अतः इस सुविधा की इष्टतम क्षमता 9.57 मिलियन टन प्रति वर्ष की मानी गई है, जो घाट क्षमता (14.95 मिलियन टन प्रति वर्ष) और यार्ड क्षमता (9.57 मिलियन टन प्रति वर्ष) में न्यूनतर है। एमओपीटी के परिकलन में देखी गई पूर्णांक की लघु गलती सुधार दी है।

(घ) जैसाकि उक्त से देखा जा सकता है, 14.95 एमएमटीपीए की इष्टतम घाट क्षमता और 9.57 एमएमटीपीए की इष्टतम यार्ड क्षमता के बीच व्यापक अंतर है। यार्ड क्षमता को बाध्यता के तौर पर देखा जाता है। दूसरे शब्दों में हालांकि घाट की 14.95 मिलियन टन कार्गो प्रहस्तन करने की क्षमता है, संभावित बीओटी ऑपरेटर यार्ड में जितना ढेर लग सकता है उससे ज्यादा प्रहस्तन करने की स्थिति में नहीं हो सकता है। ऐसी परिदृश्य में यह संभावना हो सकती है कि बाद में अधिक भूमि क्षेत्र के आवंटन की स्थिति में यह आपरेटन को और अधश्क कार्गो प्रहस्तन करने में सक्षम बना सकता है। जिसके परिणामस्वरूप ऑपरेटर को अप्रत्याशित लाभ होगा। जब यार्ड क्षमता को बढ़ाने और घाट क्षमता एवं यार्ड क्षमता के बीच अंतर को कम करने के लिए कहा गया तो एमओपीटी ने भूमि की उपलब्धता में बाध्यताओं के कारण घाट क्षमता और यार्ड क्षमता बेमेल का सुधारने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। इस संदर्भ में एमओपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि बीओपीटी आपरेटर को बाद में अतिरिक्त क्षेत्र के आवंटन की कोई गुंजाइश नहीं है।

(xviii) पूँजीगत लागत:

(क) अपने प्रस्ताव में एमओपीटी द्वारा अनुमानित पूँजीगत लागत रुपए 468.74 करोड़ रुपए है जिसका 358 रुपए कार्गो हैंडलिंग सेवा और रुपए 110.16 करोड़ बर्थिंग गतिविधि हेतु है। इसके अतिरिक्त कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के लिए अनुमानित 358.58 करोड़ में से 100.95 करोड़ सिविल कार्यों के लिए और रुपए 257.63 करोड़ रुपए उपकरण की लागत हेतु है।

(ख) कार्गो हैंडलिंग गतिविधि:

(i) सिविल कार्य :

(क) अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देश लौह अयस्क बर्थ हेतु सम्बद्ध सिविल कार्यों को व्यापक तौर पर ईगित करते हैं और पत्तन को सिविल लागत का अनुमान लगाना अपेक्षित है। एमओपीटी द्वारा मानी गई सिविल कार्यों की मर्दे स्टेका रिकलेमर हेतु सिविल एवं संरचनात्मक कार्य, बर्थ और भूमि के बीच ट्रांजिशन संरचना, भूमि सुधार, बार्ज बर्थ क्षेत्र का पुनरुद्धार, नियंत्रण कक्ष/उप केन्द्र/भवन, आंतरिक मार्ग एवं पेवमेंट, जंक्शन हाऊसिस एवं ड्राइव हाऊसिस, सिविल लागतों की 5% पर पुनरुद्धार लागत और विविध लागत जैसाकि एमओपीटी द्वारा पुष्टि की गई है, सिविल कार्यों की मर्दे सामान्य तौर पर कोल टर्मिनल के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित मर्दों की निर्देशात्मक सूची का अनुपालन करती है।

(ख) सिविल कार्यों की लागत व्यवहार्यता रिपट्टन के अनुसार बताई गई है और इस प्रकार इस विश्लेषण में रखी गई है।

(ग) सिविल पूँजीगत लागत के तहत एमओपीटी ने अनुमानित सिविल लागत के 5% की दर पर विविध पूँजीगत लागत मानी है। इसी प्रकार एमओपीटी ने अनुमानित उपकरण लागत के 5% की दर पर विविध पूँजीगत लागत मानी है। यहां यह उल्लेख करना उचित हो सकता है कि 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में कुल अनुमानित सिविल और उपकरण 5% की दर पर विविध पूँजीगत लागत का अनुमान है। एमओपीटी ने विविध लागत को अलग से मानने के बजाय संबंधित श्रेणी में माना है।

(ii) उपकरण लागत:

(क) पूँजीगत लागत की मद के तहत 4 बार्ज अनलोडर्स की लागत, 2 शि लोर्ड, 2 स्टेक-सह*रिकलेमर, 4 पे लो लोर्ड्स और डोजर्स, कंवेइंग सिस्टम (3320 मीटर) इलेक्ट्रिकल, नियंत्रण एवं यंत्रीकरण उपयोगिताएं, कुल उपकरण लागतों के 5 प्रतिशत की दर पर कार्यशाला एवं विविध लागत।

(ख) उपकरण और उनकी संबंधित संख्या हेतु सामान्य तौर पर 4 बार्ज अनलोर्ड के परिनियोजन को छोड़कर लौह अयस्क टर्मिनल हेतु 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपकरण की सूची का अनुपालन किया जाता है। एमओपीटी को वैगोनट्रिपलर्स और क्रेन्स प्रत्येक 2 के परिनियोजन का मानता हुआ नहीं देखा है।

इस संबंध में, एमओपीटी ने बताया है कि चूँकि समग्र लौह अयस्क की सिर्फ बार्जेज क्षरा प्रहस्तन किए जाने की परिकल्पना की गई है और चूँकि लौह अयस्क की पूर्ण रुप से यंत्रीकृत प्रणाली क्षरा प्रहस्तन करने की परिकल्पना की गई है बैगोन टिपलिंग प्रणाली और क्रेन्स का परिनियोजन आवश्यक नहीं माना जाता है। इसके अतिरिक्त, चूँकि 100% लौह अयस्क बार्जेज क्षद्वारा प्रहस्तन किए जाएंगे, 4 (1200 टीपीएच) बार्जेज अनलोडर्स याई में अयस्क के स्टॉक को बनाए रखना आवश्यक होगा।

यह ध्यान देने योग्य है कि अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश के खण्ड 3.2 दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव डालने वाली पत्तन की विशिष्ट शर्तों के मर्दे नजर पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार मानकों में आवश्यक समन्वय करने के लिए इस प्राधिकरण को नम्यता प्रदान करती है। एमओपीटी क्षरा प्रेषित स्पष्टीकरण के मर्देनजर और साथ ही न तो भावी बोली दाताओं न ही प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित सज्जित योजना के प्रति तीखी आपत्ति जताई, यह प्राधिकरण व्यवहार्यता रिपट्टन पर आधारित पत्तन द्वारा प्रस्तावित सज्जित योजना पर विचार करने के लिए तैयार है।

(ग) उपकरण की लागत व्यवहार्यता रिपट्टन के अनुसार बताई गई है और इस प्रकार इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(घ) पूर्व में बताए गए कारणों के लिए अनुमानित उपकरण की 5% की दर पर विविध पूँजीगत लागत पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ग) बर्थिंग गतिविधि:

(i) अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार बर्थ सेवाओं के लिए पूँजीगत लागत में सम्मिलित है। बर्थ का निर्माण की लागत और ड्रेजिंग की लागत, यदि कोई हो, बर्थ के साथ किया गया हो। दिशा-निर्देशों में पट्टन द्वारा अनुमानित लागत पर विचार करना आवश्यक है।

(ii) रुपए 110.16 करोड़ की राशि की बर्थिंग गतिविधि के तहत पूँजीगत लागत में मौजूदा बर्थ को तोड़ने की लागत, कैपिटल ड्रेजिंग, बार्ज बर्थों का निर्माण और 5% की दर पर विविध लागत एमओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मर्दों की सूची के अनुपालन में है।

(iii) एमओपीटी ने पुष्टि की है कि पूँजीगत ड्रेजिंग की लागत बर्थ संख्या 9ए के सामने बर्थ क्षेत्र को बढ़ाने के संबंध में है। बर्थिंग गतिविधि के तहत पूँजीगत लागत व्यवहार्यता रिपट्टन के अनुसार बताई गई और इस प्रकार इस विश्लेषण में विचार किया।

(iv) पट्टन ने बर्थिंग गतिविधि से सम्बंधित पूँजीगत लागत के 5% पर विविध पूँजीगत लागत का भी अनुमान लगाया है। वर्ष 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में बर्थिंग सेवा के तहत विविध पूँजीगत लागत के प्राक्कलन के लिए विशेष रूप से प्रावधान नहीं है। तथापि, विभिन्न प्रमुख पट्टन न्यासों पर विभिन्न परियोजनाओं हेतु अग्रिम / संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में बर्थिंग गतिविधि के तहत 5% पर विविध पूँजीगत लागत बर्थिंग सेवा के तहत आकस्मिक व्यय को पूरा करने के लिए मानी गई है। इस स्थिति के मद्देनजर 5% की विविध पूँजीगत लागत को एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित के तौर पर मानी है।

(xix) उपयोग में लाई गई पूँजी पर प्रतिफल का दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार अनुमानित पूँजीगत लागत के 16% पर परिकलन किया जाता है।

(xx) परिचालन लागतें:

(क) बिजली लागत:

इष्टतम क्षमता हेतु 1.4 यूनिट्स प्रति टन के बिजली उपभोग के आधार पर और 6.50 प्रति यूनिट पर बिजली की लागत पर एमओपीटी द्वारा बिजली लागत का अनुमान लगाया गया है।

1.4 यूनिट्स प्रति टन का बिजली उपयोग लौह अयस्क टर्मिनल हेतु अग्रिम दिशा-निर्देश में निर्धारित मानक के अनुसार है। एमओपीटी ने बिजली की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किया है।

(ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत का एमओपीटी द्वारा सिविल लागत का 1% और उपकरण लागत का 7% पर अनुमान लगाया गया है। इसके अतिरिक्त एमओपीटी ने कुल निर्धारित परिसम्पत्तियों के क्रमशः 1% और 5% पर बीमा और अन्य व्ययों का अनुमान लगाया है। इन प्राक्कलनों को लौह अयस्क टर्मिनल हेतु अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार समझे जाते हैं।

(ग) अग्रिम दिशा-निर्देशों में कंपनी अधिनियम में निर्धारित दरों के आधार मूल्य ह्रास का प्राक्कलन आवश्यक है। एमओपीटी ने सिविल कार्यों के संबंध में 3.17% और उपकरण के संबंध में 6.33% मूल्यह्रास का परिकलन किया है। एमओपीटी द्वारा अपनायी गई मूल्यह्रास की दरें कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार बताई गई हैं और इन पर विश्वास किया गया है।

(घ) दिशा-निर्देशों में निर्धारित है कि भूमि हेतु लाइसेंस शुल्क संबंधित प्रमुख पट्टन न्यास के दर मानों में निर्धारित दरों के अनुसार मानी गई है। 85000 वर्ग मी के कुल क्षेत्र और 578/-रुपए प्रति 10 वर्ग मीटर प्रति की दर (9% का

विशेष लेवी सहित) के आधार पर विचार करते हुए एमओपीटी ने 6.59 करोड़ प्रति वर्ष पर लाइसेंस शुल्क का परिकलन किया है।

पूर्व में स्पष्ट किए कारणों के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित लाइसेंस शुल्क 9% पेंशन निधि लेवी के घटक को छोड़कर उपयुक्त रूप से आशोधित किया गया है। तदनुसार, आशोधित लाइसेंस शुल्क 5.41 करोड़ आंका है। तथापि लीज रेंटल की गणना में पेंशन निधि लेवी का अपवर्जन एमओपीटी को किसी अलाभप्रद स्थिति में नहीं डालेगा क्योंकि गत प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित उक्त पेंशन निधि लेवी आंकने के लिए गणना ने प्रस्तावित परियोजना के लाइसेंस शुल्क से प्रोदभूत होने वाली आय के खंड नहीं किए थे।

(xxi) दिशा-निर्देशों में बर्थ लागत के 1% पर अनुमान लगाई जाने वाली बर्थिंग सेवा के लिए परिचालन लागत आवश्यक है।

एमओपीटी ने अनुरक्षण के लिए 1% के निर्धारित मानक के अतिरिक्त बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्व आवश्यकता का अनुमान लगाते समय बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूँजीगत लागत पर बीमा 1% की दर पर और मूल्यह्रास 3.17% की दर की मानी गई है।

यद्यपि, दिशा-निर्देश बर्थ लागत के 1% पर परिचालन लागत को सीमित करते हैं, परिसम्पत्ति को पर्याप्त बीमा कवरेज अपेक्षित है और तथ्य यह है कि परिसम्पत्ति का मूल्य टूट-फूट के कारण कम होगा जिससे इंकार नहीं किया जा सकता। अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों पर अग्रिम बर्थ का किराया निर्धारित करते समय इस स्थिति को मान्यता दी गई और बीमा एवं मूल्यह्रास की लागत पर विचार किया गया ताकि बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता निर्धारित की जा सके।

उक्त स्पष्ट की गई स्थिति के मद्दे नजर बर्थ हायर सर्विस से राजस्व आवश्यकता के मूल्यांकन के लिए परिचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में भी बीमा लागत और मूल्य ह्रास लागत के घटकों पर विचार किया गया है। तथापि, ऐसा करते हुए, मौजूदा बर्थ को तोड़ने में सम्मिलित लागत पर किसी बीमा, मूल्य ह्रास और अनुरक्षण पर विचार नहीं किया गया है।

(xxii) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत अग्रिम प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए विवरण में उक्त विश्लेषण के अनुसार आशोधन किया गया है। आशोधित विवरण की प्रति संलग्नक-II पर संलग्न है।

(क) कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता परिचालन लागत और उपयोग में आयाई गई पूँजी पर प्रतिफल का जोड़ है, पत्तन द्वारा अनुमानित 132.06 करोड़ के विरुद्ध 131.56 करोड़ का अनुमान लगाया गया है।

(ख) जैसाकि लौह अयस्क टर्मिनल के लिए अग्रिम दिशा-निर्देश में निर्धारित है, एमओपीटी ने हैंडलिंग प्रभारों के लिए कुल राजस्व आवश्यकता का 98% और भण्डारण प्रभारों और विविध प्रभारों प्रत्येक के लिए 1% संविभाजित किया है।

(ग) चूँकि प्रमुख कार्गो यथा लौह अयस्क, बॉक्साइट और अन्य खनिज निर्यात कार्गो हैं, एमओपीटी ने विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो का अनुपात 95:5 माना है।

(घ) समस्याओं पर लौह अयस्क बर्थ के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में वार्षिक राजस्व आवश्यकता को समग्र इष्टतम क्षमता से वसूलने की परिकल्पना की है। बहु-उद्देशीय बर्थ के मामले में भी इष्टतम घाट क्षमता परिकलन में मानी गई प्रत्येक कार्गो की उत्पादकता और विदेशी एवं तटीय कार्गो के अनुपात को विभिन्न कार्गो मर्दों के संबंध में प्रति टन हैंडलिंग दरें आंकने के लिए ध्यान में रखा गया है ताकि आपरेटर अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने में समर्थ हो सकें। संदर्भ के मामले में चूँकि एमओपीटी ने विभिन्न उत्पादकता सहित प्रत्येक बहु-उद्देशीय कार्गो की लैंडलिंग की परिकल्पना की है, एमओपीटी ने प्रत्येक कार्गो की उत्पादकता के आधार पर प्रति टन हैंडलिंग प्रभार प्राप्त किए हैं। इस प्रयोजनार्थ एमओपीटी ने प्रत्येक कार्गो यथा लौह अयस्क, बॉक्साइट और अन्य खनिजों के लिए 85:10:5 के अनुपात में 9.57 एमएमटीपीए की कुल यार्ड क्षमता लेकर प्रत्येक कार्गो की उत्पादकता आंकी है जैसाकि पहले चर्चा की गई है। इसके पश्चात, 365 दिनों के लिए 70% उपयोग पर विचार करके एमओपीटी ने

बॉक्साइट और लौह अयस्क की 38828 टन प्रति दिन और अन्य खनिजों प्रत्येक के संबंध में 29866 टन प्रति दिन हेतु उत्पादकता आंकी है। तदनुसार उक्त उत्पादकता के आधार पर और विदेशी एवं तटीय कार्गो के अनुपात को ध्यान में रखते हुए एमओपीटी ने इस सुविधा से प्रहस्तन किए जाने वाले के लिए परिकल्पित कार्गो के लिए प्रति टन हैंडलिंग प्रभारों पर आंकी है। एमओपीटी द्वारा अपनाई गई यह एप्रोच उचित है। तथापि, पूर्व में चर्चा की गई इष्टतम क्षमता के परिकलीन में देखी गई गौण गलती के कारण उत्पादकता लौह अयस्क हेतु 38800 टन प्रति टन और बॉक्साइट और अन्य खनिजों, प्रत्येक के संबंध में 29846 टन प्रति दिन मानी गई है। इस संबंध में वर्किंगशीट संलग्नक -II(ख) पर संलग्न है।

(ड) सरकार के नीति निर्देशों के अनुसार, छूट प्रशुल्क तटीय कार्गो (तापीय कोयला के अतिरिक्त खाद्य तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क की गोलियों सहित पीओएल) और तटीय पोतों के लिए निर्धारित करने हैं जो सामान्य कार्गो / पोतों से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक न हो। तथापि, एमओपीटी ने लौह अयस्क साथ ही अन्य कार्गो मर्दोंकी हैंडलिंग के लिए छूट दरें प्रस्तावित की हैं।

(च) इस स्थिति में सुधार करने और संशोधित उत्पादकता और पूर्व में चर्चा की गई वार्षिक राजस्व आवश्यकता में हल्के से परिवर्तन को ध्यान में रखते हुए, प्रतिटन हैंडलिंग प्रभार एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित लौह अयस्क के संबंध में ₹133.12 प्रति टन और बाक्साइट एवं अन्य खनिजों के संबंध में ₹173.06 प्रति टन के बजाए लौह अयस्क के संबंध में 130.06 प्रति टन और बाक्साइट एवं अन्य खनिजों प्रत्येक के संबंध में ₹172.52 प्रति टन आंके गए हैं। इस संबंध में वर्किंग शीट संलग्नक - II(ख) पर संलग्न है।

(छ) एमओपीटी ने बताया है कि हैंडलिंग प्रभार कार्गो लोडिंग/अनलोडिंग, इसके भंडारण स्थल तक हस्तांतरण, निर्धारित निःशुल्क अवधि तक स्टोक यार्ड पर भंडारण, स्टोक यार्ड से और जहाज/रेल/ट्रक जो लागू हो पर लोडिंग करने के मिश्रित प्रभार हैं।

(ज) लौह अयस्क टर्मिनल के लिए अग्रिम दिशा-निर्देश में 25 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित है। इसके विरुद्ध एमओपीटी को सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि और सभी प्रकार के निर्यात कार्गो के लिए 25 दिन की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव है। सभी प्रकार के निर्यात कार्गो के लिए 25 दिन की निःशुल्क अवधि अग्रिम दिशा-निर्देशों के अनुसार है। इस बात को मानते हुए कि एमओपीटी ने 25 का प्लाट अर्न ओवर अनुपात माना है जैसाकि पहले चर्चा की गई है। इसके परिणामास्वरूप कार्गो ड्वेल समय लगभग 15 दिन का होगा जिसका एमओपीटी द्वारा निशुल्क दिनों के रूप में प्रस्ताव है।

जैसाकि पूर्व में बताया गया था, एमओपीटी ने भण्डारण प्रभारों की लेवी से प्राप्त किए जाने वाली ₹1.32 करोड़ की राशि की वार्षिक राजस्व आवश्यकता के 1% का संविभाजित किया है। इस प्रयोजनार्थ पत्तन ने माना है कि 10% इष्टतम क्षमता भण्डारण प्रभार को आकृष्ट करेगी, जिसके द्वारा परिणाम निकलेगा कि 90% कार्गो की शेष मात्रा निशुल्क अवधि के भीतर खाली की जाएगी। एमओपीटी ने बताया कि 25 के प्लाट टर्न ओवर अनुपात सहित लगभग 15 दिन कार्गो ड्वेल समय होगा। चूँकि सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए निशुल्क अवधि 15 दिन है और सभी प्रकार के निर्यात कार्गो के लिए निशुल्क अवधि 25 दिन है, एमओपीटी ने वास्तव में भंडारण प्रभारों के किसी प्रकार की प्राप्ति की प्रत्याशा नहीं है परन्तु, फिर भी, भण्डारण प्रभारों को आकृष्ट करने के लिए 10% कार्गो पर विचार किया है। इष्टतम क्षमता के 10% और अनुमानित राजस्व आवश्यकता के ₹1.32 करोड़ मानते हुए और 7 दिन की स्लैब अवधि मानते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रथम स्लैब के लिए ₹1.97 प्रतिटन प्रति दिन के बजाए प्रथम स्लैब के लिए ₹1.96 प्रति टन प्रति दिन आंकी है। द्वितीय और तृतीय स्लैब के लिए दर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित के प्रथम स्लैब के दर के 1.5 गुणा और 2 गुणा निर्धारित की है।

(झ) विविध प्रभारों की लेवी से वसूले जाने वाले ₹1.32 करोड़ की राशि की वार्षिक राजस्व आवश्यकता के 1% मानते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तावित ₹1.38 प्रति टन के बजाए ₹1.37 प्रति टन दर आंकी है। सभी विविध सेवाओं यथा साफ-सफाई, संग्रहण, यार्ड कन्वेयरर्स, गैलरियों आदि से स्पिलेज, कार्गो की आद्रता, धूल निवारण सेवाएं, पर्यावरण, सुरक्षा प्रभार आदि प्रदान करने के लिए प्रभार निर्धारित किए हैं।

- (ज) बर्थिंग गतिविधि हेतु वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जो प्रचालन लागत एवं उपयोग में लाई गई पूँजी पर प्रतिफल का योग है, पत्तन द्वारा अनुमानित ₹23.32 करोड़ के विरुद्ध ₹23.13 करोड़ पर अनुमान लगाई गई है।

बर्थ किराए को आंकने के लिए एमओपीटी द्वारा अपनाई गई कार्य प्रणाली सिद्धांततः अन्य अग्रिम/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अपनाई गई एप्रोच के अनुसार पाई गई है। विदेशी पोतों और तटीय पोतों के 95.5 अनुपात के आधार पर और बर्थिंग सेवा से राजस्व आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए तथा एमओपीटी द्वारा प्रेषित ब्यौरे के अनुसार तटीय पोतों के जीआरटी घंटों और विदेश जाने वाले पोतों के जीआरटी घंटों का अनुपात पर विचार करते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तावित विदेश जाने वाले पोतों के लिए 0.78 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा इसके भाग और तटीय पोतों के लिए 0.47 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा इसके भाग के विरुद्ध बर्थ हायर दर विदेश जाने वाले पोतों हेतु 0.77 प्रति जीआरटी प्रति घंटे अथवा इसके भाग और तटीय पोतों के लिए 0.46 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा इसके भाग हेतु आंकी गई है।

रूप के मूल्य में बर्थ किराया प्रभारों का निर्धारण सिर्फ अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों पर अग्रिम / संदर्भ बर्थ किराए को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

(xxiii) चूँकि एमओपीटी का सभी तीनों बर्थ यथा 8, 9 एवं 9ए में सामान्य रूप से लागू होने वाले सामान्य संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का प्रस्ताव है, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची से संबंधित सोपाधिकताओं पर इस विश्लेषण के अंतिम भाग पर सामान्य तौर पर चर्चा की जा रही है।

(ग) बर्थ संख्या 9

(xxiv) प्रस्तावित बर्थ संख्या 9 में बहु-उद्देश्यीय कार्गो नामशः खनिजों, स्टील कॉयल एवं उत्पादों, कृषि उत्पाद, उर्वरकों, अन्व्यों एवं कंटेनरों को क्रमशः 25:20:5:5:15:30 के अनुपात में प्रहस्तन करने की परिकल्पना की गई है। चूँकि बर्थ संख्या 9 में बहु-उद्देश्यीय कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना की गई है, इसलिए एमओपीटी ने उक्त प्रत्येक उल्लेखित कार्गो के लिए प्रति टन प्रहस्तन प्रभारों को आंकने के लिए बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों का अनुपालन किया गया है।

(xxv) अपने प्रस्ताव में पत्तन ने 7000 वर्ग मीटर भूमि के आवंटन की परिकल्पना की है, उक्त क्षेत्र में से 54600 वर्ग मीटर भूमि की स्टेकिंग के लिए निर्धारित की गई है शेष 15400 वर्ग मी भूमि गौण उद्देश्य के लिए उपयोग में लाई जाने की परिकल्पना की है।

(xxvi) इष्टतम क्षमता:

(क) प्रत्येक किस्म के कार्गो नामशः खनिज, स्टील कॉयल एवं उत्पादों, कृषि उत्पाद, उर्वरकों, अन्व्यों एवं कंटेनरों के प्रतिशतता अंश और 100 टन हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के परिनियोजन के आधार पर प्रत्येक उक्त उल्लिखित कार्गो की हैंडलिंग पर विचार करते हुए एमओपीटी ने बहु-उद्देश्यीय बर्थ की इष्टतम क्षमता का निर्धारण किया है।

(ख) प्रत्येक कार्गो के जिस अनुपात की जानकारी दी है उसे तकनीकी परामर्शदाताओं से चर्चाओं के बाद एमओपीटी द्वारा आंका गया है।

(ग) एमओपीटी ने खनिजों के संबंध में 12500 टन प्रति दिन स्टील कॉयल एवं उत्पादों के संबंध में 6000 टन प्रति दिन, कृषि उत्पादों एवं उर्वरकों प्रत्येक के संबंध में 10000 टन प्रति दिन अन्य के संबंध में 75000 टन प्रति दिन की हैंडलिंग दर और कंटेनरों के संबंध में 20 फेरे प्रति घंटे माने हैं ताकि इस सुविधा की इष्टतम क्षमता आंकी जा सके।

(घ) इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2008 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में खाद्य अनाजों एवं उर्वरक तथा कोयला, चूना पत्थर, खनिज आदि युक्त शुल्क बल्क कार्गो के लिए 10,000 टन प्रति दिन, स्टील और बैग्ड कार्गो के लिए 4000 टन प्रति दिन और अन्व्यों के लिए 2500 टन प्रतिदिन हैंडलिंग कार्गो साथ ही 20 टन क्षमता प्रति की 3 वर्फ क्रेनों के परिनियोजन के लिए मानक निर्धारित हैं।

वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित वार्फ क्रेनों की कुल क्षमता की तुलना में एचएमसी की उच्चता हैंडलिंग क्षमता पर विचार करते हुए और अन्य उपलब्ध किसी मानक के न होने पर शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10000 टन प्रतिदिन की हैंडलिंग दर पर 25% वृद्धि और स्टील एवं बैग्ड कार्गो तथा अन्य बल्क कार्गो के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित हैंडलिंग दर पर 50% की वृद्धि विभिन्न प्रमुख पत्तन न्यासाँ पर एचएमसी के किराया प्रभार के निर्धारण तथा प्रमुख पत्तन न्यास जहां एचएमसी के परिनियोजन की परिकल्पना की है, पर बहु-उद्देशीय बर्थ के अग्रिम/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित मामलों में मानी गई है। इसके परिणामस्वरूप शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में 12500 टन, स्टील और बैग्ड कार्गो के लिए 6000 टन प्रति दिन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का निर्देशात्मक हैंडलिंग दर में सुधार हुआ। इसी प्रकार, इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 4 अगस्त, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी 25/2013-एमओपीटी द्वारा एमओपीटी पर कंटेनरों द्वारा 100 टन एचएमसी की हैंडलिंग हेतु प्रशुल्क निर्धारित करते समय उक्त आदेश में उल्लिखित कारणों के लिए कंटेनरों द्वारा 100 टन एचएमसी प्रहस्तन की निर्देशात्मक क्षमता की गणना करतेसमय 20 चक्कर प्रति घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार किया है।

उक्त स्थिति के मद्दे नजर शुष्क बल्क कार्गो नामशः कृषि उत्पादों और उर्वरकोंकी हैंडलिंग दर एमओपीटी द्वारा मानी गई 10000 टन प्रति दिन के बजाए 12500 टन प्रतिदिन मानी गई है।

इसके अतिरिक्त, 'अन्यों' के संबंध में एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि 'अन्यों' में शुष्क बल्क कार्गो यथा कोयला, चूना, खनिज आदि सम्मिलित होंगे। उक्त स्थिति के मद्दे नजर 'अन्यों' की हैंडलिंग दर एमओपीटी द्वारा मानी गई 7500 टन प्रति दिन के बजाए 12500 टन प्रति दिन मानी गई है।

(ड) कार्गो मिश्रित और उपर्युक्त की गई चर्चा के अनुसार प्रत्येक कार्गो के प्रहस्तन को ध्यान में रखते हुए 70% उपयोग पर 100 टन एचएमसी के परिनियोजन सहित बहु-उद्देशीय बर्थ की इष्टतम क्षमता एमओपीटी द्वारा आंकी गई 4.18 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष के बजाए 4.69 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष आंकी गई है।

(xxvii) पूँजीगत लागत

(क) एमओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में आकलित पूँजीगत लागत ₹203.65 करोड़ है, जिसका ₹137.22 करोड़ कार्गो हैंडलिंग सेवा के लिए है और ₹66.42 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए है। इसके अतिरिक्त, कार्गो के हैंडलिंग गतिविधि के लिए अनुमानित ₹137.22 करोड़ में से ₹58.87 करोड़ सिविल कार्य हुआ हैं और ₹78.35 करोड़ उपकरण की लागत हुई हैं।

(ख) कार्गो हैंडलिंग गतिविधि:

(i) सिविल कार्य:

(क) अग्रिम टैरीफ दिशा-निर्देश बहुउद्देशीय कार्य हुए संख्या सिविल कार्यों और सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए आवश्यक व्यापक तौर पर इंगित करता हैं। एमओपीटी द्वारा मागी गई सिविल कार्यों की मर्दे कार्य एवं भूमि के बीच पारगमन संरचना भूमि सुधार नियंत्रण कक्ष/उप केन्द्र/भवन, स्टेकयार्ड पटरी, कंटेनर स्टेकयार्ड पहुंच मार्ग, आरसीडी पहुंच क्षेत्र, टर्मिनल गेट हाउस,सिक्वोरिटी सिस्टम और सिविल लागतों में 5% की दर पर विविध लागत हैं। एमओपीटी द्वारा पुष्टि के अनुसार सिविल कार्यों की मर्दे सामान तौर पर बहुउद्देशीय वर्थ से संबंधित दिशानिर्देशों में निर्धारित मदों की निर्देशात्मक सूची का अनुपालन करती हैं।

(ख) सिविल कार्यों की लागत की सूचना व्यावहार्यता रिपोर्ट के अनुसार दी गई है और इस प्रकार विश्लेषण में इस पर विचार किया गया है।

(ग) सिविल पूँजीगत लागत के तहत, एमओपीटी ने अनुमानित सिविल लागत की 5% की दर पर विविध पूँजीगत लागत मांगी हैं। इसी प्रकार एमओपीटी ने अनुमानित उपकरण की लागत के 5% की दर पर विविध लागत मानी है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक हो सकता है कि वर्ष 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देश अनुमानित सिविल एवं उपकरण के कुल के 5% की दर पर विविध पूँजीगत लागत के अनुमान का निर्धारण करते हैं। इसके बजाय एमओपीटी ने सम्बन्धित शेषी के तहत विविध लागत पर अलग से विचार किया है।

(ii) उपकरण लागत:

(क) इस मद के अंतर्गत पूंजीगत लागत में----- टन की एचएमसी 2 ट्रेक्टर, 2 रीच स्टर्कर्स, 5 टन के 4 फार्म लिफ्ट ट्रक, 10 टन के 3 पेलोडर्स, इलेक्ट्रिकल, कंट्रोल एवं इंस्ट्रूमेंटेशन, यूटिलिटीज, कुल उपकरण लागतों के 5% की दर पर वर्क शॉप एवम् विविध लागत।

(ख) लेवल लफिंग क्रेन्स के प्रावधान को 100 एचएमसी के 2 नग से बदला गया है चूंकि एमओपीटी के द्वारा एचएमसी को लेवल लफिंग क्रेन्स और तुलना में अधिक दक्ष एवम् श्रेष्ठ बताया गया है और 2 एचएमसी के परिनियोजन को ब्रेकडाउन्स की देखरेख करने और गियरलैस पोतों के प्रहस्तन में समर्थ बनाया है। इस आधार पर कि बहुउद्देशीय बर्थ कंटेनरों को भी हैंडल करेंगी, एमओपीटी ने रीच स्टर्करों और ट्रेक्टर ट्रेलरों के परिनियोजन की परिकल्पना की है। अन्य उपकरण और उनकी सम्बन्धित संख्या सामांतर बहुउद्देशीय बर्थ हेतु वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपकरण की सूची का अनुपालन करते हैं।

यह ध्यान देने योग्य है कि अग्रिम प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशा-निर्देश के खण्ड 3.2 इन दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव डालने वाली पत्तन की विशिष्ट शर्तों के मद्दे नजर पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर इन मानकों में आवश्यक समायोजन करने के लिए इस प्रधिकरण को नम्यता प्रदान करती है। एमओपीटी द्वारा अग्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर और चूंकि न तो किसी भी संभावित बोलीदाता ने न ही प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित सज्जित योजना के लिए कोई स्पष्ट आपत्ति जताई है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित सज्जित योजना पर विचार करने में रुचि रखता है। जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित हैं।

(ग) उपकरण की लागत की जानकारी व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार दी गई है और इस प्रकार इस विश्लेषण में इस पर विचार किया गया है।

(घ) पूर्व में बताए गए कारणों से अनुमानित उपकरण लागत के 5% की दर पर विविध पूंजीगत लागत पर इस विश्लेषण में भी विचार किया है।

(ग) बर्थिंग गतिविधि:

(i) अग्रि माप्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार बर्थ सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत में सम्मिलित है बर्थ निर्माण की लागत और हैजिंग की लागत यदि कोई, बर्थ के साथ किया गया हो। दिशा-निर्देशों में पत्तन द्वारा अनुमानित लागत पर विचार करना आवश्यक है।

(ii) ₹66.42 करोड़ की राशि की बर्थिंग गतिविधि के तहत पूंजीगत लागत में मौजूदा बर्थ के विघटन की लागत बर्थिंग संरचना और 5% की दर पर विविध लागत है। एमओपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मर्दे दिशा-निर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की मर्दों की सूची के अनुपालन में है।

(iii) बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत पूंजीगत लागत व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार बताई गई है और इस प्रकार इस विश्लेषण में इस पर विचार किया गया है।

(iv) पत्तन ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूंजीगत लागत के 5% पर विविध पूंजीगत लागत का भी अनुमान लगाया है। वर्ष 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में बर्थिंग सेवा के तहत विविध पूंजीगत लागत के प्राक्कलन के लिए विशेष रूप से प्रावधान नहीं है तथापि, विभिन्न प्रमुख पत्तन न्यास पर विभिन्न परियोजनाओं हेतु अग्रिम / संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में बर्थिंग गतिविधि के तहत 5% की विविध पूंजीगत लागत बर्थिंग सेवा के तहत आकस्मिकता व्यय को पूरा करने के लिए मानी गई थी। इस स्थिति के मद्देनजर 5% की विविध पूंजीगत लागत को एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित के तौर पर मानी है।

(xxviii) उपयोग में लाई गई पूंजी पर प्रतिफल का दिशा-निर्देश में निर्धारित मानकों के अनुसार अनुमानित पूंजीगत लागत के 16% पर परिकलन किया जाता है।

(xxix) परिचालन लागत:

(क) ईंधन लागत:

एमओपीटी ने एचएमसी, ट्रेक्टर ट्रेलरों, रीच स्टेकरों, 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रकों, 10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रकों और 10 टन पे लोडरों के संबंध में ईंधन लागतें मानी हैं।

एमओपीटी द्वारा माने गए 70 लीटर प्रति घंटा एचएमसी के ईंधन उपभोग अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों पर 100 टन एचएमसी हेतु किराए प्रभार का निर्धारण करते समय माने गए ईंधन उपभोग के अनुसार हैं।

एमओपीटी ने 16 लीटर प्रति घंटा प्रति ट्रेलर पर ट्रेलरों को ईंधन उपभोग और 25 लीटर प्रति घंटा प्रति स्टेकर पर रीच स्टेकरों का ईंधन उपभोग माना है। मौजूदा यार्ड परिचालनों से इसके द्वारा निर्धारित ईंधन उपभोग के आधार पर यहां जानकारी दी गई है। एमओपीटी ने ट्रेलरों और रीच स्टेकरों के संबंध में इसके द्वारा माने गए ईंधन उपभोग के समर्थन में कोई दस्तावेज प्रेषित नहीं किया है। ₹14.71 लाख को प्रहस्तन करने के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित रीच स्टेकरों और ट्रेलरों के वार्षिक ईंधन उपभोग पर विचार करते हुए टीईयू का (कंटेनरों और की ईष्टतम क्षमता के नाते) ईंधन उपभोग उपकरण के सम्बद्ध समूह हेतु कंटेनर टर्मिनल हेतु 2008 के अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित 4 लीटर प्रति टीईयू के उपभोग मानक की तुलना में लगभग 3 लीटर प्रति टीईयू आंकी है। अतः एमओपीटी द्वारा माने गए ईंधन उपभोग पर इस विश्लेषण पर विचार किया गया है।

7 लीटर प्रति घंटा प्रति 5 टन फोर्क लिफ्ट ट्रकों, 10 लीटर प्रति घंटा प्रति 10 टन फोर्क लिफ्ट ट्रकों और 12 लीटर प्रति घंटा प्रति 10 टन पे लोडरों के ईंधन उपभोग को बहु-प्रयोजन वाले बर्थ हेतु अग्रिम प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित ईंधन उपभोग के मानकों के अनुसार समझा जाता है।

प्रत्येक उपकरण के परिचालन हेतु ईंधन उपभोग का विचार 6132 घंटों के लिए है। एमओपीटी द्वारा माने गए 601 प्रति लीटर पर ईंधन की यूनिट दर का 46.13 प्रति लीटर पर ईंधन की मौजूदा दर से अदत्तन किया गया है, जिस पर इस विश्लेषण में सभी उपकरण की ईंधन लागत के प्राक्कलन में विचार किया गया है।

(ख) एमओपीटी द्वारा मरम्मत और अनुरक्षण लागत का सिविल लागत पर 1% और उपकरण लागत पर 5% का अनुमान लगाया गया है। इसके अतिरिक्त, कुल स्थिर परिसम्पत्तियों का क्रमशः 1% और 5% पर बीमा और अन्य व्ययों का अनुमान लगाया गया है। इन प्राक्कलनों की बहु-उद्देश्यीय बर्थ हेतु अग्रिम दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार समझा जाता है।

(ग) इन अग्रिम दिशा-निर्देशों में कंपनी अधिनियम में निर्धारित दरों के आधार पर मूल्य ह्रास का प्राक्कलन आवश्यक है। एमओपीटी ने सिविल कार्य के संबंध में 3.17% और उपकरण के संबंध में 6.33% पर मूल्य ह्रास का परिकलन किया है। एमओपीटी द्वारा अपनाए गए मूल्यह्रास दरें कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार बतलाए गए हैं और इसलिए इन पर विश्वास किया गया है।

(घ) दिशा-निर्देशों में निर्धारित है कि भूमि हेतु लाइसेंस शुल्क संबंधित प्रमुख पत्तन न्यासों की दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार माने गए हैं। 70,000 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्र को मानते हुए और ₹578 प्रति 10 वर्ग मी प्रति माह की दर के आधार पर (9% की विशेष लेवी सहित) एमओपीटी ने ₹6.59 करोड़ प्रति वर्ष पर लाइसेंस शुल्क का परिकलन किया है।

पूर्व में स्पष्ट किए गए कारणों के लिए एमओपीटी द्वारा अनुमानित लाइसेंस शुल्क को 9% पेंशन निधि लेवी के घटक को छोड़कर उचित रूप से आशोधित किया गया है। तदुसार, अशोधित लाइसेंस शुल्क ₹4.46 करोड़ आंका गया है। तथापि, पट्टा किराया के परिकलन में पेंशन निधि लेवी का प्रतिरोध एमओपीटी को किसी अलाभकारी स्थिति में नहीं डालेगा क्योंकि गत प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित उक्त पेंशन निधि लेवी आंकने के लिए परिकलन में प्रस्तावित परियोजना के लाइसेंस शुल्क से प्रोद्भूत होने वाली आय के घटक नहीं किए थे।

(xxx) बर्थिंग सेवा के लिए परिचालन लागत का बर्थ लागत के 1% पर अनुमान लगाना आवश्यक है।

एमओपीटी ने अनुरक्षण हेतु 1% के निर्धारित मानक के अतिरिक्त बर्थिंग सेवा की वार्षिक राजस्वप आवश्यकता को आकलन करते समय बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूँजीगत लागत पर 1% की दर पर बीमा और 3.17% की दर पर मूल्यह्रास माना है।

यद्यपि, दिशा-निर्देशों में बर्थ लागत के 1% की परिचालन लागत सीमित की है, तथापि, इस परिसम्पत्ति को उचित बीमा कवरेज की आवश्यकता है और सच्चाई यह है कि परिसम्पत्ति के मूल्य टूट-फूट के कारण ह्रास हुआ है जिससे इंकार नहीं किया जा सकता है। अन्य प्रमुख पत्तन न्यास पर अग्रिम बर्थ किराए का निर्धारण करते समय इस स्थिति को मान्यता दी गई और बीमा लागत और मूल्यह्रास पर बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का मूल्यांकन करने के लिए विचार किया गया है।

उक्त स्पष्ट की गई स्थिति के मद्दे नजर बर्थ किराया सेवा से राजस्व आवश्यकता के मूल्यांकन हेतु पारिचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में भी बीमा लागत और मूल्यह्रास लागत पर विचार किया गया है तथापि, ऐसा करते समय मौजूदा बर्थ को तोड़ते समय सम्बद्ध लागत पर कोई बीमा, मूल्यह्रास और अनुरक्षण पर विचार नहीं किया गया है।

(xxxi) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत अग्रिम प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए विवरण में उक्त विश्लेषण के अनुसार आशोधन किया गया है। अशोधित विवरण की प्रति संलग्नक -III(क) पर संलग्न है।

(क) कार्गो हैंडलिंग गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता जो परिचालन लागत और उपयोग में लाई पूँजी पर प्रतिफल का योग है, उसे एमओपीटी द्वारा अनुमानित 58.81 करोड़ रुपए के विरुद्ध 55.54 करोड़ का अनुमान लगाया है।

(ख) जैसाकि बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए अग्रिम दिशा-निर्देश में निर्धारित है, एमओपीटी ने हैंडलिंग प्रभारों के लिए कुल राजस्व आवश्यकता का 90% और भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों प्रत्येक के लिए 5% का संवितरण किया है।

(ग) कार्गो और आयात/निर्यात का प्रारंभ/गंतव्य के आधार पर एमओपीटी कृषि उत्पादों, उर्वरकों और कंटेनरों के संबंध में 90:10 पर विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो तथा अन्य शुल्क बल्क कार्गो के संबंध में 95:5 का अनुपात माना है। खनिजों और स्टील कॉयलों और उत्पादों के मामले में समग्र कार्गो को विदेशी प्रकृति का माना है।

(घ) इष्टतम क्षमता परिकलन में मानी गई प्रत्येक कार्गो की उत्पादकता और विदेशी एवं तटीय कार्गो के अनुपात को ध्यान में रखते हुए विभिन्न कार्गो मदों के संबंध में प्रति टन हैंडलिंग दर एमओपीटी द्वारा आंकी गई है ताकि अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी करने में समर्थ हों। एमओपीटी द्वारा अपनाई गई कार्य प्रणाली के आधार पर और संशोधित उत्पादकता और पूर्व में चर्चा की गई वार्षिक राजस्व आवश्यकता में हल्के से परिवर्तन को ध्यान में रखते हुए प्रतिटन हैंडलिंग प्रभार खनिजों के संबंध में 78.26 प्रतिटन, स्टील कॉयल और उत्पादों के संबंध में 162.40 प्रतिटन, कृषि उत्पादों के संबंध में 82.79 प्रति टन, उर्वरकों के संबंध में 82.79 प्रति टन, अन्य शुल्क बल्क कार्गो के संबंध में 79.02 प्रति टन और 2128.34 प्रति कंटेनर आंके हैं। इस संबंध में वर्किंग शीट **संलग्नक-III(ख)(i)** पर संलग्न है।

चूँकि जहां तक उर्वरकों और कृषि उत्पादों एवं कंटेनरों के लिए दरों का पुनः अवलोकन करने, क्योंकि ये बहुत कम हैं, के लिए एसडब्ल्यूपीएल के अनुरोध का संबंध है, यह उल्लेख किया जाता है कि जैसाकि पहले भी ध्यान आकर्षित कराया गया है, उर्वरकों और कृषि उत्पादों के लिए प्रति टन प्रहस्तन प्रभार और कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रति टन टीईयू दर का निर्धारण अन्य अपक्रंट/संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्रत्येक कार्गो श्रेणी की उत्पादकता पर निर्भर करता है।

(ड) सरकार के नीतिगत निदेश के अनुसार रियायत प्रशुल्क तटीय कार्गो (तापीय कोयला के अतिरिक्त खाद्य तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क के छरीं सहित पीओएल) और तटीय पोतों के लिए निर्धारित करने हैं जो सामान्य कार्गो/पोत से संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक हो। तदुसार, एमओपीटी ने बहु-उद्देश्यीय बर्थ पर अन्य कार्गो की हैंडलिंग के लिए छूट दरें निर्धारित की हैं।

(च) एमओपीटी ने बताया है कि हैंडलिंग प्रभार कार्गो के लोडिंग / अनलोडिंग इसके भंडारण स्थल तक हस्तांतरण, निर्धारित निःशुल्क अवधि तक स्टैक यार्ड पर भंडारण, स्टैक यार्ड से जहाज/रेल/ट्रक, जो लागू हो, पर लोडिंग करने के लिए मिश्रित प्रभार है।

(छ) बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए दिशा-निर्देशों में आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित है। इसके विरुद्ध एमओपीटी का सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए 15 दिन की निःशुल्क अवधि और सभी प्रकार के निर्यात कार्गो के लिए 25 दिन की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव है। इस बात पर विचार करते हुए कि एमओपीटी का सामान्य संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का प्रस्ताव है सभी प्रकार के आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि 15 दिन और सभी प्रकार के निर्यात कार्गो हेतु निःशुल्क अवधि 25 दिन है, जैसाकि पहले चर्चा की गई है। बहु-उद्देश्यीय बर्थ के लिए भी एमओपीटी द्वारा अनुवीक्षण किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया था, एमओपीटी ने भंडारण प्रभारों की लेवी से प्राप्त किए जाने वाली ₹278 करोड़ की राशि की वार्षिक राजस्व आवश्यकता के 1% का प्रभाजन किया है। इस प्रयोजनार्थ पत्तन ने माना है कि 20% की इष्टतम क्षमता भण्डारण प्रभार को आकृष्ट करेगी जिसके द्वारा यह परिणाम निकलेगा कि 80% कार्गो की शेष मात्रा निःशुल्क अवधि के भीतर खाली की जाएगी। 20% की इष्टतम क्षमता और ₹2.78 करोड़ की अनुमानित राजस्व आवश्यकता पर विचार करते हुए और 7 दिन की स्लैब अवधि पर विचार करते हुए एमओपीटी ने प्रत्येक किस्म के कार्गो के लिए विभिन्न भंडारण दरें आंकी हैं। एमओपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है। दूसरी ओर तीसरी स्लैब हेतु दर एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रथम स्लैब की दर के 15 गुणा और 2 गुणा निर्धारित की है। इस संबंध में वर्किंग संलग्नक- III ख(ii) पर संलग्न है।

(ज) विविध प्रभारों की लेवी से वसूले जाने वाले ₹2.78 करोड़ की राशि को वार्षिक राजस्व आवश्यकता को 1 प्रतिशत मानते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तावित ₹8.73 करोड़ प्रति टन के बजाय 1.16 प्रति टन ही आंकी है। सभी विविध सेवाओं यथा सफाई संग्रहण, यार्ड कंवेयरों और गैलरियों आदि से स्पिलेज, कार्गो की आर्द्रता, धूल निवारण सेवाओं, पर्यावरण, सुरक्षा प्रभार आदि प्रदान के लिए प्रभार निर्धारित किए हैं।

(झ) वर्किंग गतिविधि हेतु वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जो प्रचालन लागत एवम उपयोग में लाई गई पूंजी पर प्रतिफल का योग होता है, पत्तन द्वारा अनुमानित ₹4.06 करोड़ के विरुद्ध 13.99 करोड़ का अनुमान लगाया गया है।

बर्थ किराए को आंकने के लिए एमओपीटी द्वारा अपनाई गई कार्य प्रणाली सिद्धांतः अन्य अपफ्रंट / संदर्भ प्रशुल्क मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार पाई गई है। विदेशी पोतों और तटीय पोतों के अनुपात के आधार पर और बर्थिंग सेवा से राजस्व आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए तथा एमओपीटी द्वारा प्रेषित ब्यौरे के अनुसार तटीय पोतों के जीटीआर घंटों और विदेश जाने वाले पोतों के जीआरटी घंटों के अनुपात पर विचार करते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तावित विदेश जाने वाले पोतों के लिए 0.78 प्रति जीआरटी प्रतिघंटा अथवा इसके भाग और तटीय पोतों के लिए 0.47 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा इसे भाग के विरुद्ध बर्थ किराया 41 विदेश जाने वाले पोतों हेतु 0.77 प्रति जीआरटी प्रतिघंटे अथवा इसके भाग हेतु आंकी गई है। रूप के मूल्य में बर्थ किराया प्रभारों सिर्फ अन्य प्रमुख पत्तन ट्रस्ट्स पर अग्रिम/ रफरेस बर्थ किराए को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

(xxxii) चूंकि एमओपीटी ने सभी तीनों बर्थ यथा 8, 9 एवं 9ए में सामान्य रूप से लागू होने वाले सामान्य निष्पादन प्रशुल्क अनुसूची का प्रस्ताव किया है, इसलिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची से संबंधित शर्तों पर इस विश्लेषण के अंतिम भाग पर सामान्य तौर पर चर्चा नीचे की जा रही है :

(xxxiii) सामान्य संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची :

(क) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में एमओपीटी की 'विदेशी पोत' और 'प्रतिदिन' जैसे सामान्य शब्दों के लिए प्रस्तावित परिभाषाएं हैं। इन परिभाषाओं को अन्य रफरेस प्रशुल्क मामलों और अन्य प्रमुख पत्तनों और प्राइवेट टर्मिनलों के दर मानों में संबंधित शब्दों के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार पाई गई है।

(ख) भारत सरकार पोत परिवहन मंत्रालय(एमओएस) ने अपने दिनांक 11 नवम्बर, 2014 के प0 सं0 पीटी-11033/51/2014पीटी के तहत इस प्राधिकरण को दिनांक 4 सितम्बर, 2014 के पत्र सं0 पीटी-11033/5122014-पीटी

के द्वारा दिशा निर्देशों की प्रति अग्रेषित की है। तदनुसार इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 28 नवम्बर, 2014 के आदेश सं० टीएमपी / 52/2014 सामान्य अन्य बातों के साथ-साथ सभी प्रमुख पट्टन ट्रस्ट्स की मौजूदा एसओआर में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा को नियमानुसार बदलने को अनुमोदन प्रदान किया है :

'तटीय पोतों' से अभिप्राय होगा कोई पोत भारत में किसी पट्टन अथवा स्थान में भारत में किसी अन्य पट्टन अथवा स्थान के बीच विशेष रूप से उपयोग में लाया गया हो जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक / सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो।

एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोतों की परिभाषा 'तटीय पोत' की उक्त परिभाषा के अनुसार ही है।

(ग) एमओपीटी ने विदेश जाने वाले पोतों अथवा तटीय पोतों के रूप में पोतों के वर्गीकरण के लिए मानदंड निर्धारित करने वाली शर्तों का प्रस्ताव नहीं है। तदनुसार इस शर्त को दिनांक 26 नवम्बर, 2015 के आदेश सं० टीएमपी / 53/2015-वीओसीपीटी द्वारा प्रभावी संशोधनों के अनुसार निर्धारित किया गया है जिनमें सभी प्रमुख पट्टन न्यासों को निवेश दिए गए हैं कि वे संशोधित प्रावधानों को उपयुक्त रूप से सम्मिलित करते हुए अपने मौजूदा दर मानों में संशोधन करें।

(घ) एमओपीटी का कुछ सामान्य शर्तों का प्रस्ताव है यथा तटीय कार्गो /पोतों हेतु 60 प्रतिशत शुल्क प्रशुल्क निर्धारित करने वाली शर्तें विलम्ब से होने वाले भुगतानों / प्रेषणों पर ब्याज की लेवी लागू करना, बिलों को पूरा करना, निर्धारित दरों से कम लेबी प्रभारों के लिए टर्मिनल ऑपरेटर को नम्यता उपलब्ध कराएं टर्मिनल ऑपरेटर को आरोपणीय उचित स्तर से अधिक विलम्ब के लिए प्रभारों की गैर लेवी, जो विभिन्न प्रमुख पट्टन न्यासों के अग्रिम / संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार पाए गए हैं।

(ङ) बर्थ द्वारा अनुसूची में सामान्य शर्तें हैं यथा बर्थ किराया की अवधि पोत के बर्थ अधिग्रहण करने से की जाए बर्थ किराया में बर्थ पर ही दी जाने वाली सेवाओं यथा बर्थ के अधिग्रहण कूड़ा हटाना, बर्थों की साफ सफाई करना, फायर वाच आदि हेतु प्रभार सम्मिलित हैं और उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाया जाए। जब पोत टर्मिनल ऑपरेटर के उपकरणों के खराब होने अथवा विद्युत आपूर्ति ठप्प होने अथवा टर्मिनल ऑपरेटर के आरोपणीय अन्य कारणों की वजह से एक घंटा अथवा अधिक से लगातार बर्थ पर बेकार खड़ा हो, यात्रा के लिए तैयार पोत के संकेत के बाद बर्थ किराया रोकना अनूकूल ज्वार दशा के अभाव में जहाज के प्रतीक्षा समय को समाप्त करना, तूफानी मौसम, बर्थ किराया के ठहराव के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय-सीमा में रात्रि नेवीगेशन की कमी के कारण फाल्स सिग्नलिंग के लिए एक दिन के (24 घंटे) बर्थ हायर प्रभार के समान बर्थ हायर का दंड 'फाल्स सिग्नल' की परिभाषा उस पट्टन के दर मान और अन्य अग्रिम/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुसार देखी गई है।

(छ) एमओपीटी ने सभी प्रमुख पट्टन न्यासों को मौजूदा दर मानों के लिए लागू पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी प्राथमिकता बर्थिंग विषयक नवीनतम दिशा निर्देशों को सम्मिलित करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में यह बताया है कि बेदखल प्राथमिकता बर्थिंग / प्राथमिकता बार्थिंग स्वीकृति करने के लिए दर और शर्तें इस मामले में विद्यमान सरकार के दिशानिर्देश / आदेश और एमओपीटी के दर मानों में निर्धारित प्रावधान लागू होंगे। तदनुसार इस आशय का एक नोट कि किसी पोत को 'प्राथमिकता बर्थिंग' उपलब्ध कराने के लिए शुल्क एक दिन के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समान अथवा बर्थ पर वास्तव में बढ़ाने के लिए कुल अवधि के लिए परिकल्पित बर्थ किराया प्रभारों में 75 प्रतिशत जो अधिक हो, लगाई जाएगी, जो एमओपीटी के दर मान में उपलब्ध निर्धारण के अनुसार बर्थ किराया अनुसूची के तहत निर्धारित किया है।

(ज) एमओपीटी का प्रस्ताव कार्गो हैडलिंग प्रभारों की अनुसूची के तहत प्रावधान करना है ताकि यह बताया जा सके कि उक्त निर्धारित हैडलिंग प्रभार कार्गो की लोडिंग / अनलोडिंग इसे भण्डारण बिंदु तक हस्तांतरित करना, निर्धारित शुल्क अवधि तक स्टोक यार्ड में भंडारण, स्टोक यार्ड से रिकलेमिंग और जहाल/रेल / ट्रक, जो लागू हो, पर लोडिंग के लिए मिश्रित प्रभार है। इस प्रस्तावित नोट को अनुमोदन प्रदान किया गया है।

(झ) भण्डारण प्रभार अनुसूची में, निशुल्क अवधि की गणना करने के प्रयोजन से संबंधित सामान्य शर्तें जैसे सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के निशुल्क अवधि को समाप्त करना, पोत से अंतिम डिस्चार्ज पूरा होने

के दिन के बाद वाले दिन से अर्थात् आयात कार्गो के निशुल्क अवधि छोड़ देना और उस अवधि के लिए आयात कार्गो पर भण्डारण प्रभार के गैर प्रोदभवन, जब प्रयोक्ता द्वारा टर्मिनल ऑपरेटर पर आरोपणीय कारणों के टर्मिनल ऑपरेटर कार्गो को डिलिवर करने / शिप पर लदान करने की स्थिति में नहीं हो, पट्टन के दर मानों पर निर्धारित शर्तों के अनुरूप हों और अन्य अपफ्रंट / संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के अनुरूप हों।

(अ) विविध प्रभार अनुसूची के तहत निर्धारित में जिस नोट में यह बताया गया है कि उक्त प्रभार सभी विविध सेवाओं यथा साफ सफाई, सग्रहण, यार्ड कंवेयरों, गलियारों आदि से स्पिलेज, कार्गो की आर्दता धूल निवारण सेवाएं, पर्यावरण, सुरक्षा प्रभार आदि के लिए है उसे अनुमोदित किया जाता है।

(ट) वर्ष 2008 के अग्रिम प्रशुल्क दिशा निर्देश के खण्ड 2.8 के अनुसार प्रशुल्क कैप मुद्रा स्फीति के लिए सूचीबद्ध किए जाएंगे। परंतु जनवरी, 2008 और संबंध वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही हो। प्रशुल्क कैप के ऐसे स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष को 31 मार्च तक से प्रभावी होंगे। वर्तमान मामले में चूंकि पूंजीगत लागत का आकलन और संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में मानी गई परिचालन लागत की यूनिट दर वर्ष 2015 की है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित 1 जनवरी, 2015 को प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए माने गए बेस डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए उपयुक्त एवं प्रासंगिक पाया गया है।

(xxxiv) वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खण्ड 2.2 में इस प्राधिकरण को निष्पादन मानदंडों सहित प्रशुल्क निर्धारित करना आवश्यक है। तथापि, वर्ष 2013 को संशोधित दिशा निर्देशों में इस प्राधिकरण को पट्टन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंडों के अनुसार चलना आवश्यक नहीं है। यह मानना सही नहीं है कि पट्टन सही एवं हासिल किए जा सकने वाले निष्पादन मानदंड का प्रस्ताव करेंगे। एमओपीटी का तीन बर्थों पर प्रहस्तन किए जाने वाले परिकल्पित प्रत्येक कार्गो की हैडलिंग दरों को ध्यान में रखते हुए सभी तीन बर्थों क्रमशः सं० 8,9 एवं बनए हेतु सामान्य निष्पादन मानदंड शिडयूल का प्रस्ताव है। वर्ष 2013 के संशोधित दिशानिर्देश के क्लॉज 22 में इस प्राधिकरण को निष्पादन मानदंडों को रफरेंस प्रशुल्क शिडयूल के साथ-साथ अधिसूचित किया है।

11.1 उपर्युक्त शर्तों को देखते हुए, संदर्भ प्रशुल्क के विनियमन से संबंधित शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को संशोधित किया गया है।

11.2 संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुबंध-IV पर संलग्न है और एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानदंड अनुबंध-V पर संलग्न है।

11.3 परिणामस्वरूप और उपर दिए गए कारणों के लिए और सामूहिक मनोवियोग के आधार पर यह प्राधिकरण संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करती है और इसे निष्पादन मानदंडों के साथ अधिसूचित करती है।

11.4 वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा निर्देश के, खण्ड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानदंडों का बोली दस्तावेजों और तत्पश्चात् पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार एमओपीटी को संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानदंडों को पट्टन द्वारा प्रदान की गई सहमति के अनुसार, बोली दस्तोवज और तत्पश्चात् पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

12.1 वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क को उस वर्ष से संबंध सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक ही सीमित होंगे करेगा, जो अधिकतम होंगे। उक्त संदर्भ प्रशुल्क वर्ष 2013 प्रशुल्क दिशा निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः संशोधित हो जाएंगे जो सम्पूर्ण छूट अवधि के लिए लागू होंगे।

तथापि पीपीपी ऑपरेटर आगामी वर्ष के 1 अप्रैल से पहले संबंध वर्ष में कम से कम 90 दिनों के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के अतिरिक्त परिचालन के दूसरे वर्ष से आगे निष्पादन मानदंडों 'निष्पादन से जुड़े संदर्भ' सहित प्रशुल्क का प्रस्ताव रखने के लिए स्वतंत्र होंगे। निष्पादन से जुड़े ऐसे प्रशुल्क संबंधित वित्तीय वर्ष के सूचकांकित

संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होंगे और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेंगे।

12.2 यह प्रस्ताव इस परियोजना के रियायत करार के तहत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर के प्रमाण पत्र सहित इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें रियायत करार में यथा विनिर्दिष्ट गत 12 माह अथवा परिचालन के पहले वर्ष में परिचालन के वास्तविक महीनों की संख्या हेतु के निष्पादन मानकों में हुई उपलब्धि, जैसा भी मामला हो, निष्पादन मानदंडों की उपलब्धि का उल्लेख किया गया हो।

12.3 इस प्रस्ताव की प्राप्ति पर प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा निर्देश के पैरा 5 में प्रस्तुत की गई रूपरेखा के तौर पर निष्पादन मानदंडों की उपलब्धि पर एमओपीटी के विचार लेना चाहेगा।

12.4 यदि गत 12 माह में रियायत करार में सम्मिलित निष्पादन मानकों में प्रचालक द्वारा उपलब्धि हांसिल नहीं कर पाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्त वर्ष हेतु निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष हेतु निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क को अधिसूचित करने हेतु इस प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा ऑपरेट आगामी वित्तीय वर्ष हेतु लागू सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क का ही पात्र होगा।

12.5 एमओपीटी की राय पर विचार करने के बाद यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट है कि रियायत करार में सम्मिलित निष्पादन मानक हांसिल किए गए हैं, यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने वाले निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क को अधिसूचित करेगा।

12.6 निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क हेतु प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों और आपरेटर द्वारा इनके अनुपालन की जांच करेगा। यह प्राधिकरण आपरेटर द्वारा निष्पादन मानक की उपलब्धि अथवा अन्यथा पर आधारित निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क प्रस्ताव की स्वीकृति अथवा अस्वीकृति पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क के निर्धारण में वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के लिए संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए स्पष्टीकरण का पालन किया जाएगा।

12.7 परिचालन के तीसरे वर्ष से पीपीपी आपरेटर के निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रमाणित गत 12 माह की अवधि के निष्पाद मानकों उपलब्धि के तहत स्वतः अधिसूचित किया जाएगा। पीपीपी आपरेटर तीसरे वर्ष से आगे के लिए निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क हेतु 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि सहित निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होने वाले निष्पादन से जुड़े प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

12.8 यदि किसी प्रयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानदंडों के पीपीपी आपरेटर द्वारा अनुपलब्धि के संबंध में कोई शिकायत हो, वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है। इसके बाद वह अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष एमओपीटी को सौंपेगा। एमओपीटी संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार इन निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

12.9 रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पन्द्रह) दिन के भीतर संबंधित आपरेटर यह रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर प्रदर्शित करेगा।

12.10 पीपीपी आपरेटर इस प्राधिकरण को कार्गो प्रशुल्क, शिप बर्थ डे आउटपुट जहाजों को औसत टर्न अराउण्ड टाइम, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय तथा प्रत्येक बर्थ हेतु प्राप्त प्रशुल्क संबंधी तिमाही रिपोर्ट भेजेगा। यह तिमाही रिपोर्ट पीपीपी आपरेटर द्वारा प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद एक माह के भीतर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण को अपेक्षित कोई अन्य सूचना उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।

12.11 यह प्राधिकरण पीपीपी आपरेटर से प्राप्त ऐसी सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण प्रस्तुत की गई वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील डाटा/सूचना के न प्रकाशन के बारे में किसी पीपीपी आपरेटर के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ संदर्भधीन डाटा/सूचना की वाणिज्यिक

संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और साथ ही उनके राजस्व/प्रचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभावों से भी अवगत कराया जाएगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/16(87)]

अनुबंध - I (क)

मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में पुनर्विकसित बर्थ संख्या 8 पर कोयला, जिप्सम, चूना पत्थर और अन्य के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण				में
क्र.सं.		एमओपीटी द्वारा दिनांक 02 दिसम्बर 2015 के प्रस्ताव में प्रस्तुत अनुमान दिनांक 27 जनवरी, 2016 के अनुवर्ती स्पष्टीकरण के साथ		जैसाकि टीएमपी द्वारा विचार किया गया है
I	गु			
(i)	इष्टतम घाट क्षमता			
	कैपाकार पोत की अनलोडिंग दर (टन में)	50,000		50,000
	पेनामैक्स पोत की अनलोडिंग दर (P2)	35,000		35,000
	कैपाकार पोत की क्षमता की अंश प्रतिशतता (S1)	70%		70%
	पेनामैक्स पोत की क्षमता की अंश प्रतिशतता (S2)	30%		30%
	इष्टतम घाट क्षमता [(P1 x S1) + (P2 x S2)] x 365 x 70%	11625250		11625250
(ii)	इष्टतम यार्ड क्षमता			
क)	कोयले के लिए			
	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मी.में) (ए)	79000		79000
	स्टेकिंग के लिए प्रयोग किए जाने वाले यार्ड क्षेत्र की प्रतिशतता (क्यू)	70%		70%
	समुपयोजन कारक (इष्टतम यार्ड क्षमता का 75%) (यू)	75%		75%
	स्टेकिंग कारक (टन प्रति वर्ग मीटर) (बी)	5		5
	टर्नओवर अनुपात (सी)	25		25
	कोयले के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता (ए * क्यू * यू * बी * सी)	5184375		5184375
ख)	चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य के लिए			
	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में) (ए)	79000		79000
	स्टेकिंग के लिए प्रयोग किए जाने वाले यार्ड क्षेत्र की प्रतिशतता	75%		75%
	समुपयोजन कारक (इष्टतम यार्ड क्षमता का 75%)	70%		70%
	स्टेकिंग कारक (टन प्रति वर्ग मीटर) (बी)	7		7
	टर्नओवर अनुपात (सी)	25		25

	चूना पत्थर, जिप्सम और अन्य के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता (ए * क्यू * यू * बी * सी)	7258125	7258125
ग)	सुविधा की कुल इष्टतम यार्ड क्षमता [(ए) x 75%) + (B) x 25%)]	5702813	5702813
(iii)	सुविधा की कुल इष्टतम क्षमता (टन में) (इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता का निम्नतम)	5702813	5702813
II	पूँजी लागत		
(क)	बर्थ लागत		
(i)	विद्यमान बर्थ का विघटन (4050.24 वर्ग मी x रु. 4000/ वर्ग मी = रु 1.62 करोड़)	1.62	1.62
(ii)	पूँजी निकर्षण (121911 क्यूबिक मी x रु 220 प्रति क्यूबिक मी = रु. 2.68 करोड़)	2.68	2.68
(iii)	बर्थ संरचना (12250 वर्ग मी x रु.68000 प्रति वर्ग मी = रु. 83.30 करोड़)	83.30	83.30
(iv)	विविध लागत @ 5%	4.38	4.38
	कुल बर्थ लागत	91.98	91.98
(ख)	सिविल लागत		
(i)	स्टेकर रीक्लेमर जेएच, डीएच और आरएलएस के लिए सिविल एवं संरचना निर्माण कार्य (एकमुश्त)	14.18	14.18
(ii)	बर्थ और भूमि के बीच पारगमन संरचना (350.42 रनिंगमी x रु 75000/मीटर = रु 2.63 करोड़]	2.63	2.63
(iii)	भूमि सुधार (75567.67 वर्ग मी. x रु 150/ वर्ग मी) = रु 1.13 करोड़	1.13	1.13
(iv)	आवृत्त गुम्बद स्टेकयार्ड (75400 वर्ग मी x रु.14000/वर्ग मी = रु 105.56 करोड़	105.56	105.56
(v)	रेल लाइन निर्माण (2 किमी x रु.48000000/किमी)= रु.9.60 करोड़	9.60	9.60
(vi)	नियंत्रण कक्ष/उप केन्द्र/भवन (एकमुश्त)	3.67	3.67
(vii)	सड़के एवं पटरी - आंतरिक (23707.41 वर्ग मी x रु.5150/ वर्ग मी = रु.12.21 करोड़	12.21	12.21
(viii)	जंक्शन हाऊस+ ड्राइव हाऊस (6.84 यूनिट x रु.8417647 प्रतियूनिट = 5.76 करोड़)	5.76	5.76
(ix)	उद्धार (1097196 क्यूबिक मी x रु.220/क्यूबिक मी = रु 24.14 करोड़)	24.14	24.14
(x)	विविध लागत @ 5%	8.94	8.94
	कुल सिविल लागत	187.82	187.82
(ग)	उपकरण लागत		
(i)	ग्रेब अनलोडर (2 नग x रु.450000000/यूनिट = रु.90.00 करोड़)	90.00	90.00

(ii)	स्टेकर एवं रीक्लेमर	44.20	44.20
(iii)	पे लोडर एवं डोजर (4 नग x रु5000000/यूनिट = रु.2 करोड़)	2.00	2.00
(iv)	वहन प्रणाली (2360 मी x रु.110000/ मी = रु.25.96 करोड़)	25.96	25.96
(v)	रेपिड रेल लोडिंग प्रणाली	13.80	13.80
(ix)	विद्युत, नियंत्रण एवं यंत्रीकरण, उपयोगिताएं, कार्यशालाएं (एकमुश्त)	8.00	8.00
(vi)	एकमुश्त लागत @ 5%	9.20	9.20
	कुल उपकरण लागत	193.16	193.16
	कुल पूँजी लागत (क + ख + ग)	472.96	472.96
III	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत		
(i)	विद्युत लागत एमओपीटी - 1.4 यूनिट/टन * 5702813 टन * रु.6.50/यूनिट टीएमपी - 1.4 यूनिट/टन * 5702813 टन * रु.6.50/यूनिट	5.19	5.19
(ii)	मरम्मत एवं अनुरक्षण		
	सिविल परिसम्पत्तियां (सिविल परिसम्पत्तियों का 1%)	1.88	1.88
	- अभियांत्रिकी एवं विद्युत उपकरण (उपकरण लागत पर 7%)	13.52	13.52
(iii)	बीमा (सकल स्थायी परिसंपत्तियों पर 1%)	3.81	3.81
(iv)	मूल्यहास		
	- सिविल परिसम्पत्तियां (सिविल परिसम्पत्तियों की लागत का 3.17%)	5.95	5.94
	- अभियांत्रिकी कार्य (उपकरण की लागत का 6.33%)	12.23	12.23
(v)	अन्य व्यय (सकल स्थायी परिसंपत्तियों का 5%)	19.05	19.04
(vi)	लाइसेंस शुल्क	6.59	6.05
	कुल प्रचालन लागत	68.22	67.66
IV	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए राजस्व आवश्यकता और संदर्भ प्रशुल्क		
(i)	अनुमानित राजस्व आवश्यकता		
	(क) कुल प्रचालन लागत	68.22	67.66
	(ख) नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	60.96	60.96
	(ग) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता (क + ख)	129.18	128.62
	-		
	राजस्व आवश्यकता का संवितरण		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरअआर का 98%) (रुपए करोड़ में)	126.60	126.05
	(ख) भंडारण प्रभार (एआरअआर का 1%) (रुपए करोड़ में)	1.29	1.29
	(ग) विविध प्रभार (एआरअआर का 1%) (रुपए करोड़ में)	1.29	1.29
	(घ) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	129.18	128.62

(ii)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (₹ करोड़ में)	126.60	126.05
	- इष्टतम क्षमता	5702813	5702813
	- कार्गो प्रहस्तन प्रभार (प्रति टन) (विदेशी कार्गो)		
	- कोयला/कोक	249.17	248.10
	चूनापत्थर	177.98	177.21
	- जिप्सम	177.98	177.21
	- अन्य	177.98	177.21
	(ख) भंडारण प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (₹ करोड़ में)	1.29	1.29
	- कार्गो पर लगने वाले भंडारण प्रभार की %	10%	10%
	- निशुल्क अवधि के पश्चात् कार्गो पर लगने वाले भंडारण प्रभार	570281	570281
	- भंडारण प्रभार(रु प्रति टन प्रति दिवस)		
	- प्रथम 7 दिन	3.24	3.22
	- 8 ^{वें} से 14 ^{वें} दिन	4.86	4.83
		6.48	6.44
	(ग) विविध प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (₹ रुपए करोड़ में)	1.29	1.29
	- इष्टतम क्षमता	5702813	5702813
	विविध प्रभार (प्रति टन)	2.27	2.26

V	बर्थ किराया प्रभार		
(i)	राजस्व आवश्यकता	₹ in crores	
(क)	मरम्मत एवं अनुरक्षण प्रभार (बर्थ के लिए पूँजी लागत पर 1%)	0.92	0.90
(ख)	मूल्यहास	2.92	2.86
(ग)	बीमा(बर्थ किराया सेवा के लिए कुल लागत पर 1%)	0.92	0.90
	उपयोग(i)	4.76	4.67
(ii)	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	14.72	14.72
	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता (i + ii)	19.48	19.40
(iii)	बर्थ किराया परिकलन		
	औसत प्रहस्तन दर	45500	45500
	पोत का औसत जीआरटी	78000	78000
	औसत पार्सल आकार प्रति पोत	130000	130000
	इष्टतम क्षमता	5702813	5702813
	बर्थ दिनों की संख्या	125	125
	बर्थ घंटों की संख्या	3008	3008
	पोतों की संख्या	44	44
	कुल जीआरटी घंटे	234630000	234630000

% विदेशी कार्गो	95.00%	95.00%
% तटीय कार्गो	5.00%	5.00%
कुल जीआरटी घंटे (विदेशी पोत)	222898500	222898500
कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत)	11731500	11731500
कुल राजस्व आवश्यकता (रुपए लाख में)	1948.26	1939.89
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटे (विदेशी)	0.85	0.84
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटे (तटीय)	0.51	0.50

अनुबंध- I(ख)

विभिन्न कार्गो समूहों के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभार के परिकलन को दर्शाने वाला विवरण

कार्गो समूह	कार्गो अंश	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस की प्रतिशतता	राजस्व आवश्यकता	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो	दर रु में प्रति टन	दर रु में प्रति टन
						(रु लाख में)	विदेशी (टन)	तटीय (टन)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
कोयला/कोक	75.00%	20291	3888281	192	75.00%	9,494.50	3693867	194414	249.17	149.50
चूना पत्थर	10.00%	28408	725813	26	10.00%	1,265.93	689522	36291	177.98	106.79
जिप्सम	10.00%	28408	725813	26	10.00%	1,265.93	689522	36291	177.98	106.79
अन्य	5.00%	28408	362906	13	5.00%	632.97	344761	18145	177.98	106.79
	100.00%		5702813	256	100.00%	12659.33	5417672	285141		

विभिन्न कार्गो समूहों के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभार के परिकलन को दर्शाने वाला विवरण - टीएएमपी द्वारा विचारित

कार्गो समूह	कार्गो अंश	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस की प्रतिशतता	राजस्व आवश्यकता	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो	दर रु में प्रति टन	दर रु में प्रति टन
						(रु लाख में)	विदेशी (टन)	तटीय (टन)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो के लिए
कोयला/कोक	75.00%	20291	3888281	192	75.00%	9,453.85	3693867	194414	248.10	148.86
चूना पत्थर	10.00%	28408	725813	26	10.00%	1,260.51	689522	36291	177.21	106.33
जिप्सम	10.00%	28408	725813	26	10.00%	1,260.51	689522	36291	177.21	106.33
अन्य	5.00%	28408	362906	13	5.00%	630.26	344761	18145	177.21	106.33
	100.00%		5702813	256	100.00%	12605.14	5417672	285141		

अनुबंध-II(क)

मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) पर पुनर्विकसित बर्थ संख्या 9ए पर लौह अयस्क/बाक्साइट/अन्य अयस्क और खनिजों के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरण			
(₹ करोड़ में)			
क्र.सं.	विवरण	एमओपीटी द्वारा अपने दिनांक 2 दिसम्बर, 2015 के प्रस्ताव में प्रस्तुत अनुमान, दिनांक 27 जनवरी, 2016 के अनुवर्ती स्पष्टीकरण के साथ	जैसाकि टीएएमपी द्वारा विचार किया गया है
I	इष्टतम क्षमता		
(i)	इष्टतम घाट क्षमता		
(क)	पार्सल आकार प्रति कैपाकार पोत (टन में) (पी1)	60,000	60,000
(ख)	पार्सल आकार प्रति पैनामेक्स पोत (टन में) (P2)	55,000	55,000
(घ)	कैपाकार पोत की क्षमता के अंश की प्रतिशतता (एस1)	70.00%	70.00%
(ङ)	पैनामेक्स पोत की क्षमता के अंश की प्रतिशतता (एस2)	30.00%	30.00%
(छ)	इष्टतम घाट क्षमता [[पी1*एस1) + (पी2*एस2)] * 365 दिन * 70%]	14946750	14946750
(ii)	इष्टतम यार्ड क्षमता		
(क)	लौह अयस्क के लिए		
	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	58100	58100
	स्टेकिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले यार्ड क्षेत्र की प्रतिशतता	70%	70%
	समुपयोजन कारक (इष्टतम यार्ड क्षेत्र का 75%)	75%	75%
	स्टेकिंग कारक (टन प्रति वर्ग मीटर)	13	13
	टर्नओवर अनुपात	25	25
	कुल यार्ड क्षमता	9920625	9913313
	कार्गो की अंश प्रतिशतता	85%	85%
	इष्टतम क्षमता (प्रहस्तन किया जाने वाला कुल कार्गो)	8432531	8426316
(ख)	बाक्साइट के लिए		
	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	58100	58100
	स्टेकिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले यार्ड क्षेत्र की प्रतिशतता	75%	75%
	समुपयोजन कारक (इष्टतम यार्ड क्षेत्र का 70%)	70%	70%
	स्टेकिंग कारक (टन प्रति वर्ग मीटर)	10	10
	टर्नओवर अनुपात	25	25
	कुल यार्ड क्षमता	7630875	7625625
	कार्गो की अंश प्रतिशतता	10%	10%
	इष्टतम क्षमता (प्रहस्तन किया जाने वाला कुल कार्गो)	763088	762563
(ग)	अन्य खनिजों के लिए		
	उपलब्ध भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	58100	58100
	स्टेकिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले यार्ड क्षेत्र की प्रतिशतता	70%	70%

	समुपयोजन कारक (इष्टतम यार्ड क्षेत्र का 75%)	75%	75%
	स्टेकिंग कारक (टन प्रति वर्ग मीटर)	10	10
	टर्नओवर अनुपात	25	25
	कुल यार्ड क्षमता	7631250	7625625
	कार्गो की अंश प्रतिशतता	5%	5%
	इष्टतम क्षमता (प्रहस्तन किया जाने वाला कुल कार्गो)	381563	381281
	-		
(iii)	लौह अयस्क, बाक्साइट और अन्य खनिजों के लिए इष्टतम यार्ड क्षमता	9577181	9570159
(iv)	सुविधा की कुल इष्टतम क्षमता (टन में) (इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम यार्ड क्षमता का निम्नतम)	9577181	9570159
(v)	इष्टतम क्षमता (मिलियन टन में प्रति वर्ष)	9.58	9.57
II	पूँजीगत लागत		
(i)	बर्थ लागत		
	वियमान बर्थ का विखण्डन (9175.55 वर्ग मी x Rs.4000/ वर्ग मी)	3.67	3.67
	पूँजी निकर्षण (121911 क्यू मी. x रु 220 प्रति क्यू मी)	2.68	2.68
	बर्थिंग संरचना (11900 वर्ग मी x Rs.68000/वर्ग मी)	80.92	80.92
	बजरा बर्थों का निर्माण (5040 वर्ग मी * 35000/वर्ग मी)	17.64	17.64
	विविध लागत @ 5%	5.25	5.25
	कुल बर्थ लागत	110.16	110.16
(ii)	सिविल लागत		
	स्टेकर - रिक्लेमर जेएच, डीएच और आरएलएस के लिए संरचना निर्माण (एकमुश्त)	16.58	16.58
	बर्थ और भूमि के बीच पारगमन संरचना (339.76 मीटर x Rs.75000/मीटर)	2.55	2.55
	ग्राउण्ड सुधार (75567.67 वर्ग मी x रु.150/वर्ग मी)	1.13	1.13
	बजरा बर्थ क्षेत्र का सुधार (783093क्यू.मी.*391क्यू.मी.)	30.62	30.62
	नियंत्रण कक्ष/ उप-केन्द्र/ भवन (एकमुश्त)	3.67	3.67
	सड़क और पटरी - आंतरिक (17280.59 वर्ग मी x रु.5150/ वर्ग मी)	8.90	8.90
	जंक्शन हाऊस + ड्राइव हाऊस (10.15 सख्या x रु. 8417647प्रति यूनिट)	8.55	8.55
	सुधार (1097196 क्यू.मी. x रु.220/ क्यू.मी.)	24.14	24.14

	विविध लागत @ 5%	4.81	4.81
	कुल सिविल लागत	100.95	100.95
(iii)	उपकरण लागत		
	बजरा अनलोडर (4 सं. x रु. 110000000/एकक)	44.00	44.00
	पोत लोडर (2 सं. x 420000000/एकक)	84.00	84.00
	स्टेकर एम रिक्लेमर (2 सं. * रु. 238000000 / यूनिट)	47.60	47.60
	पे लोडर एवं डोजर (4 संख्या x 5000000/एकक)	2.00	2.00
	हस्तांतरण प्रणाली (3320 सं. x रु. 180000/एकक)	59.76	59.76
	विद्युत, नियंत्रण एवं यंत्रीकरण, उपयोगिताएं, कार्यशालाएं	8.00	8.00
	विविध लागत @ 5%	12.27	12.27
	कुल उपकरण लागत	257.63	257.63
III	प्रचालन लागत		
(क)	विद्युत लागत	8.72	8.71
	एमओपीटी - 1.4 एकक/टन * 9577219 टन * रु. 6.50/एकक टीएएमपी - 1.4 एकक/टन * 9570159 टन * रु. 6.50/एकक		
(ख)	मरम्मत एवं अनुरक्षण		
	- सिविल सम्पत्तियां (सिविल लागत पर 1%)	1.01	1.01
	- अभियांत्रिक एवं विद्युत उपकरण (अभियांत्रिकी लागत पर 7%)	18.03	18.03
(ग)	बीमा (सकल स्थायी सम्पत्तियों पर 1%)	3.59	3.59
(घ)	मूल्यहास		
	- सिविल कार्य (सिविल पूँजी लागतों पर 17%)	3.20	3.20
	- अभियांत्रिक कार्य (अभियांत्रिक कार्य लागत पर 6.33%)	16.31	16.31
(ङ)	लाईसेंस शुल्क	5.90	5.41
	एमओपीटी - 85000 वर्ग मी * 578 प्रति 10 वर्ग मी * 12 मास टीएएमपी - 85000 वर्ग मी * 530.60 प्रति 10 वर्ग मी * 12 मास		
(च)	अन्य व्यय (सकल स्थायी सम्पत्ति पर 5%)	17.93	17.93
	कुल परिचालन लागत	74.69	74.19
IV	अनुमानित राजस्व आवश्यकता एवं कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क		
(i)	अनुमानित राजस्व आवश्यकता		
	(क) कुल प्रचालन लागत	74.69	74.19
	(ख) नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	57.37	57.37
	(ग) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता (रु. लाख में)	132.06	131.56

(ii)	राजस्व आवश्यकता का बंटन		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 98%) (रु. लाख में)	129.42	128.93
	(ख) भंडारण प्रभार (एआरआर का 1%) (रु. लाख में)	1.32	1.32
	(ग) विविध प्रभार (एआरआर का 1%) (रु. लाख में)	1.32	1.32
	(घ) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल राजस्व आवश्यकता	132.06	131.56
(iii)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	(ग) कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (रु. करोड़ में)	129.42	128.93
	- क्षमता (मीट्रिक टन में प्रति वर्ष)	9577181	9570159
	- कार्गो प्रहस्तन प्रभार (per tonne) (विदेशी कार्गो)		
	- लौह अयस्क	133.12	130.06
	- बॉक्साइट	173.07	172.52
	- अन्य खनिज	173.06	172.52
	(ख) भण्डारण प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (रु. करोड़ में)	1.32	1.32
	- कार्गो पर लगने वाले भंडारण प्रभार की प्रतिशतता	10%	10%
	- निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो पर लगने वाला भंडारण प्रभार	957718	957016
	- भंडारण प्रभार (रु. प्रति टन प्रति दिन)		
	- पहले 7 दिन	1.97	1.96
	- 8वें से 14वें दिन	2.96	2.95
	- 15वें दिन से आगे	3.94	3.93
	(ग) विविध प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (रु. करोड़ में)	1.32	1.32
	- इष्टतम क्षमता	9577181	9570159
	- विविध व्यय (प्रति टन)	1.38	1.37
V	बर्थ किराया प्रभार		
(i)	राजस्व आवश्यकता	₹	in crores
(क)	मरम्मत एवं अनुरक्षण प्रभार (बर्थ के लिए पूँजी लागत पर 1%)	1.10	1.06
(ख)	मूल्यह्रास (बर्थ के लिए पूँजी लागत पर 3.17%)	3.49	3.38
(ग)	बीमा (बर्थ किराया सेवा के लिए कुल लागत का 1%)	1.10	1.06
	उप योग (i)	5.70	5.51
(ii)	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	17.63	17.63
	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता (i + ii)	23.32	23.13
(iii)	बर्थ किराया आकलन		
	औसत प्रहस्तन दर	58500	58500
	पोत की औसत जीआरटी	78000	78000

औसत पार्सल आकार प्रति पोत	130000	130000
इष्टतम क्षमता	9577181	9570159
बर्थ दिनों की संख्या	164	164
बर्थ घंटों की संख्या	3929	3926
पोतों की संख्या	74	74
कुल जीआरटी घंटे	306469800	306245100
% विदेशी कार्गो	95.00%	95.00%
% तटीय कार्गो	5.00%	5.00%
कुल जीआरटी घंटे (विदेशी पोत)	291146310	290932845
कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत)	15323490	15312255
कुल राजस्व आवश्यकता (रु. लाख में)	2332.04	2313.07
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (विदेशी)	0.78	0.77
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (तटीय)	0.47	0.46

अनुबंध - II(ख)

विभिन्न कार्गो समूह के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभारों का आकलन दर्शाने वाला विवरण

कार्गो समूह	कार्गो अंश	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो (टन)	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस की प्रतिशतता	राजस्व आवश्यकता (लाख रु. में)	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो (विदेशी (टन))	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो (तटीय (टन))	दर रु. में प्रति टन	दर रु. में प्रति टन
लोह अयस्क	85.00%	38828	8432531	217	85.00%	11,000.62	8010905	421627	133.12	79.87
बाक्साइट	10.00%	29866	763088	26	10.00%	1,294.19	724933	38154	173.07	103.84
अन्य खनिज	5.00%	29868	381563	13	5.00%	647.10	362484	19078	173.06	103.84
	100.00%		9577181	256	100.00%	12941.90	9098322	478859		
कार्गो समूह	कार्गो अंश	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो (टन))	कार्गो कार्य दिवस	कार्गो कार्य दिवस की प्रतिशतता	राजस्व आवश्यकता (लाख रु. में)	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो (विदेशी (टन))	प्रहस्तन की जाने वाली कार्गो (तटीय (टन))	दर रु. में प्रति टन	दर रु. में प्रति टन
लोह अयस्क	85.00%	38800	8426316	217	85.00%	10,958.97	8005000	421316	130.06	-
बाक्साइट	10.00%	29846	762563	26	10.00%	1,289.29	724434	38128	172.52	103.51
अन्य खनिज	5.00%	29846	381281	13	5.00%	644.65	362217	19064	172.52	103.51
	100.00%		9570159	256	100.00%	12892.91	9091651	478508		

अनुबंध - III(क)

मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) की पुनर्विकसित बर्थ संख्या 9 पर बहु-उद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण			
₹ करोड़ में			
क्र. सं.	विवरण	एमओपीटी द्वारा अपने दिनांक 2 दिसम्बर, 2015 के प्रस्ताव में प्रस्तुत अनुमान दिनांक 27 जनवरी, 2016 के अनुवर्ती स्पष्टीकरण के साथ	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
I	इष्टतम क्षमता		
	इष्टतम घाट क्षमता		
(क)	विभिन्न कार्गो मर्दों की क्षमता का अंश		
	खनिजों की क्षमता की प्रतिशतता अंश (S1)	25.00%	25.00%
	स्टील कायल एवं उत्पादों की क्षमता की प्रतिशतता अंश (S2)	20.00%	20.00%
	कृषि उत्पादों की क्षमता की प्रतिशतता अंश (S3)	5.00%	5.00%
	उर्वरकों की क्षमता की प्रतिशतता अंश (S4)	5.00%	5.00%
	अन्यों की क्षमता की प्रतिशतता अंश (S5)	15.00%	15.00%
	कंटेनरों की क्षमता की प्रतिशतता अंश (S6)	30.00%	30.00%
(ख)	100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की प्रहस्तन दर		
	- खनिजों की प्रहस्तन दर प्रति दिन (P1)	12500	12500
	- स्टील कायल एवं उत्पादों की प्रहस्तन दर प्रति दिन (P2)	6000	6000
	- कृषि उत्पादों की प्रहस्तन दर प्रति दिन (P3)	10000	12500
	- उर्वरकों की प्रहस्तन दर प्रति दिन (P4)	10000	12500
	- अन्य शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर प्रति दिन (P5)	7500	12500
	- कंटेनरों की प्रहस्तन दर प्रति दिन (P6)	480	5760
			(20 फेरे प्रति घंटे x 24 घंटे x 12 टन (कंटेनर के भार पर एमओपीटी द्वारा विचार किया गया))
(ग)	एचएमसी के 1 नग वाले बर्थ की इष्टतम क्षमता $0.7*((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3)+(S4*P4)+(S5*P5)+(S6*P6))*365$	गणना नहीं की गई	2344979
(घ)	एचएमसी के 2 नग वाले बर्थ की इष्टतम क्षमता	4178958	4689958
	एचएमसी से युक्त एक बर्थ की इष्टतम क्षमता मिलियन टन में / प्रति वर्ष	4.18	4.69
II	पूंजी लागत		
क.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	₹	करोड़ में

(i)	सिविल लागत		
	बर्थ और भूमि के बीच पारगमन संरचना (259.82 रनिंग मीटरx 75000/मीटर = रु.1.95 करोड़)	1.95	1.95
	भूमि सुधार (75567.67 वर्ग मीटरx Rs. 150/वर्ग मीटर= Rs.1.13 करोड़)	1.13	1.13
	नियंत्रण कक्ष/ उप केन्द्र/ भवन (एकमुश्त)	4.87	4.87
	स्टेकयार्ड पटरी (54600 वर्ग मीटरx Rs.7000/वर्ग मीटर = Rs.38.22 करोड़)	38.22	38.22
	कंटेनर स्टेकयार्ड पहुंच मार्ग (6460 वर्ग मीटर x Rs.5150/वर्ग मीटर = Rs.3.33 करोड़)	3.33	3.33
	आरसीडी पहुंच मार्ग (8400 वर्ग मीटर x Rs.5150/वर्ग मीटर= Rs.4.33 करोड़)	4.33	4.33
	टर्मिनल गेट हाऊस (800 वर्ग मीटर x Rs.15500/वर्ग मीटर= Rs.1.24 करोड़)	1.24	1.24
	सुरक्षा प्रणाली (1 नग x Rs.10000000 = Rs. 1.00 करोड़)	1.00	1.00
	विविध लागत@ 5%	2.80	2.80
	योग	58.87	58.87
(ii)	उपकरण लागत प्रति बर्थ		
	हार्बर मोबाइल क्रेन 100T (2 नग x Rs.300000000/नग = Rs.60.00 करोड़)	60.00	60.00
	ट्रेक्टर ट्रेलर (4 नगx Rs.4400000/नग = Rs.1.76 करोड़)	1.76	1.76
	रीच स्टेकर (2 नगx Rs.20000000/नग = Rs. 4.00 करोड़)	4.00	4.00
	फोर्क लिफ्ट ट्रक 5 टन (4 नग x Rs.2500000/नग = Rs.1.00 करोड़)	1.00	1.00
	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन (2 नगx Rs.3300000/नग= Rs.0.66 करोड़)	0.66	0.66
	पे लोडर 10 टन (3 नग x Rs.5000000/नग= Rs.1.50 करोड़)	1.50	1.50
	विद्युत,नियंत्रण एवं यंत्रीकरण, उपयोगिताएं, कार्यशालाएं (एकमुश्त)	5.70	5.70
	विविध लागत @ 5%	3.73	3.73
	योग	78.35	78.35
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत(A)	137.22	137.22
ख.	बर्थ किराया गतिविधि		
	विद्यमान बर्थ का विघटन (3450.21 वर्ग मीटर x Rs.4000/वर्ग मीटर= Rs.1.38 करोड़)	1.38	1.38
	बर्थिंग संरचना (9100 वर्ग मीटर x Rs.68000/वर्ग मीटर = Rs.61.88करोड़)	61.88	61.88
	विविध लागत @ 5%	3.16	3.16
	बर्थ किराया गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (ख)	66.42	66.42
	कुल पूँजी लागत (A + B)	203.65	203.65

क्र. सं.	विवरण	एमओपीटी द्वारा दिनांक 2 दिसम्बर, 2015 के अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत अनुमान दिनांक 27 जनवरी, 2016 के अनुवर्ती स्पष्टीकरण के साथ	टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
III	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रचालन लागत	₹ करोड़ में	
(a)	ईंधन लागत		
	- हारबर मोबाइल क्रेन (एमओपीटी - 70 लीटर/घंटा/ क्रेन* Rs.60 प्रति लीटर* 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 2 एचएमसी) (टीएमपी- 70 लीटर/घंटा/ क्रेन* Rs.46.13 प्रति लीटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 2एचएमसी)	5.15	3.96
	- ट्रेक्टर ट्रेलर (एमओपीटी- 16 लीटर/घंटा/ ट्रेलर* Rs.60 प्रति लीटर* 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 ट्रेलर (टीएमपी - 16 लीटर/घंटा/ ट्रेलर * Rs.46.13 प्रति लीटर* 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 ट्रेलर)	2.35	1.81
	- रीच स्टेकर (एमओपीटी- 25 लीटर/घंटा/ स्टेकर * Rs.60 प्रति लीटर*6132 घंटे प्रतिवर्ष * 2 स्टेकर) (टीएमपी- 25 लीटर/घंटा/ स्टेकर * Rs.46.13 प्रति लीटर *6132 घंटे प्रतिवर्ष * 2 स्टेकर)	1.84	1.41
	- फोर्क लिफ्ट ट्रक(5 टन) (एमओपीटी- 7 लीटर/घंटा/ ट्रक * Rs.60 प्रति लीटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 ट्रक (टीएमपी- 7 लीटर/घंटा/ ट्रक * Rs.46.13 प्रति लीटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 ट्रक	1.03	0.79
	- फोर्क लिफ्ट ट्रक (10 टन) (एमओपीटी - 10 लीटर/घंटा/ ट्रक * Rs.60 प्रति लीटर* 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 2 ट्रक) (टीएमपी- 10 लीटर/घंटा/ ट्रक * Rs.60 प्रति लीटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 2 ट्रक)	0.74	0.57
	- पे लोडर (10 टन) एमओपीटी - 12 लीटर/घंटा/पे लोडर * Rs.60 प्रति लीटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 पे लोडर) (टीएमपी- 12 लीटर/घंटा/ पे लोडर * Rs.46.13 प्रति लीटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 पे लोडर	1.32	1.02
(b)	मरम्मत और अनुरक्षण		
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्यों पर 1%)	0.59	0.59
	- अभियांत्रिक और विद्युत उपकरण अतिरिक्त पुर्जों सहित(उपकरण लागत पर 5%)	3.92	3.92
(c)	बीमा (सकल स्थायी परिसम्पत्ति पर 1%)	1.37	1.37
(d)	मूल्यह्रास		
	- सिविल निर्माण कार्य @ 3.17%	1.87	1.87
	- अभियांत्रिक कार्य @ 6.33%	4.96	4.96
(e)	लाइसेंस शुल्क एमओपीटी - 70000 वर्ग मीटर * 578 per 10 वर्ग मीटर * 12 months) टीएमपी- 70000 वर्ग मीटर* 530.60 per 10 वर्ग मीटर * 12 months)	4.86	4.46
(f)	अन्य व्यय (परिसम्पत्तियों के सकल मूल्य पर 5%)	6.86	6.86

	कुल प्रचालन लागत	36.86	33.58
IV	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता और अपफ्रंट प्रशुल्क		
A.			
(i)	अनुमानित राजस्व आवश्यकता		
	(क) कुल प्रचालन लागत	36.86	33.58
	(ख) नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	21.96	21.96
	(ग) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	58.81	55.54
(ii)	राजस्व आवश्यकता का संवितरण		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 90%)	52.93	49.99
	(ख) भंडारण प्रभार (एआरआर का 5%)	2.94	2.78
	(ग) विविध प्रभार (एआरआर का 5%)	2.94	2.78
	(घ) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	58.81	55.54
(iii)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (₹ करोड़ में)	52.93	49.99
	- क्षमता (टन प्रति वर्ष)	4178958	4689958
	- खनिजों के प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर	82.87	78.26
	- स्टील कायल और उत्पादों के प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर	171.97	162.40
	- कृषि उत्पादों के प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर	109.59	82.79
	- उर्वरकों के प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर	109.59	82.79
	- अन्यो के प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर	139.47	79.02
	- कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर	2253.87	2128.34
	(ख) भंडारण प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (₹ करोड़ में)	2.94	2.78
	- कार्गो पर लगने वाले भंडारण प्रभार की %	20%	20%
	(i) खनिजों के लिए भंडार प्रभार	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग
	- प्रथम सात दिन	3.29	3.11
	- 8वें दिन से 14वें दिन	4.93	4.66
	- 15वें दिन से आगे	6.58	6.21
	(ii) स्टील कायल और उत्पाद के लिए भंडारण प्रभार	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग
	- प्रथम सात दिन	6.85	6.47
	- 8वें दिन से 14वें दिन	10.28	9.70

	-15वें दिन से आगे	13.70	12.94
	(iii) कृषि उत्पाद एवं उर्वरकों के लिए भंडारण प्रभार	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग
	-प्रथम सात दिन	4.11	3.11
	-8वें दिन से 14वें दिन	6.16	4.66
	-15वें दिन से आगे	8.22	6.21
	(iv) अन्यो के लिए भंडारण प्रभार	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	दर प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग
	-प्रथम सात दिन	5.48	3.11
	-8वें दिन से 14वें दिन	8.22	4.66
	-15वें दिन से आगे	10.96	6.21
	(iv) कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग
	-प्रथम सात दिन	85.63	80.87
	-8वें दिन से 14वें दिन	128.45	121.30
	-15वें दिन से आगे	171.27	161.74
	(ग) विविध प्रभार		
	- राजस्व आवश्यकता (₹ लाख में)	2.94	2.78
	- क्षमता (टन/टीईयू प्रति वर्ष)	3369534	3880534
	- कोयला और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए विविध प्रभार (₹ प्रति टन)	8.73	7.16
ख. बर्थ किराया प्रभार			
(i)	राजस्व आवश्यकता	₹ करोड़ में	
	(क) मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार (बर्थ के लिए पूँजी लागत पर 1%)	0.66	0.65
	(ख) मूल्यह्रास	2.11	2.06
	(c) बीमा (बर्थ किराया सेवाओं से कुल लागत पर 1%)	0.66	0.65
	उप योग (i)	3.43	3.36
(ii)	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल @ 16%	10.63	10.63
	बर्थिंग सेवाओं से कुल राजस्व आवश्यकता (i + ii)	14.06	13.99
	बर्थ किराया प्रभार		
	विदेशगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) ₹ में	0.790	0.780
	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) ₹ में	0.474	0.470

बर्थ किराया प्रभार (एमओपीटी के अनुसार)

विवरण	खनिज	स्टील कायल एवं उत्पाद	कृषि उत्पाद	उर्वरक	अन्य शुष्क बल्क	कंटेनर	योग
प्रहस्तन दर (टन/ टीईयू प्रति दिन)	25000	12000	20000	20000	15000	960	

पोत की औसत जीआरटी	34500	34500	26100	26100	24000	26100	
औसत पार्सल अकार प्रति पोत (टन)	51500	51500	39100	39100	36000	39100	
इष्टतम क्षमता (टन)	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	3369534
बर्थ दिनों की संख्या	64	51	13	13	38	77	256
बर्थ घंटों की संख्या	1533	1226	307	307	920	1840	6132
पोतों की संख्या	32	12	7	7	16	2	76
कुल जीआरटी घंटे	52888500	42310800	8002260	8002260	22075200	48013560	181292580
% विदेशी कार्गो	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00%	90.00%	
% तटीय कार्गो	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	10.00%	
कुल जीआरटी घंटे(विदेशी पोत)	52888500	42310800	7202034	7202034	20971440	43212204	173787012
कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत)	0	0	800226	800226	1103760	4801356	7505568
कुल राजस्व आवश्यकता (लाख रु में)							1406.17
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटे (विदेशी)							0.79
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटे (तटीय)							0.47

बर्थ किराया प्रभार (टीएएमपी के अनुसार)

विवरण	खनिज	स्टील कायल एवं उत्पाद	कृषि उत्पाद	उर्वरक	अन्य शुष्क बल्क	कंटेनर	योग
प्रहस्तन दर	25000	12000	25000	25000	25000	960	
पोत की औसत जीआरटी	34500	34500	26100	26100	24000	26100	
औसत पार्सल अकार प्रति पोत (टन)	51500	51500	39100	39100	36000	39100	
इष्टतम क्षमता	1596875	613200	319375	319375	958125	73584	3880534
बर्थ दिनों की संख्या	64	51	13	13	38	77	256
बर्थ घंटों की संख्या	1533	1226	307	307	920	1840	6132
पोतों की संख्या	32	12	9	9	27	2	91
कुल जीआरटी घंटे	52888500	42310800	8002260	8002260	22075200	48013560	181292580
% विदेशी कार्गो	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00%	90.00%	
% तटीय कार्गो	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	10.00%	
कुल जीआरटी घंटे (विदेशी पोत)	52888500	42310800	7202034	7202034	20971440	43212204	173787012
कुल जीआरटी घंटे (तटीय पोत)	0	0	800226	800226	1103760	4801356	7505568
कुल राजस्व आवश्यकता (लाख रु में)							1399.04
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (विदेशी)							0.78
दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा (तटीय)							0.47

संलग्नक - III (बी) (I)

विभिन्न कार्गो श्रेणी के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभार काकलन विवरण

कार्गो श्रेणी	कार्गो शेयर	प्रहस्तन दर प्रति दिन	प्रहस्तीत की जानेवाली कार्गो (टोनेस/ टीईयू)	कार्गो कार्यकाल दिन	कार्गो कार्यकाल दिन के प्रतिथत	राजस्व आवश्यकता	प्रहस्तन कीजानेवाली कार्गो	प्रहस्तन की पानेवाली कार्गो	प्रति टोने दर रूपयो में	प्रति टोने दर रूपयो में
						(रूपया लाखो में)	विदेशी (टोनेन्स/ टीईयू)	तटीय (टोनेन्स / टीईयू)	विदेशी कार्गो के लिए	तटीय कार्गो केलिनय
खनिज	25.00%	25000	1596875	64	25%	1,323.34	1596875	0	82.87	49.72
स्टील, कोयल एवं उत्पादान	20.00%	12000	613200	51	20%	1,054.54	613200	0	171.97	103.18

कृषि उत्पादन	5.00%	20000	255500	13	5%	268.80	229950	25550	109.59	65.75
उर्वरक	5.00%	20000	255500	13	5%	268.80	229950	25550	109.59	65.75
अन्य	15.00%	15000	574875	38	15%	785.73	546131	28744	139.47	83.68
कोन्टेनरस	30.00%	960	73584	77	30%	1,592.15	66226	7358	2253.87	1352.32
कुल	100.00%		3369534	256	100%	5293.37	3282332	87202		

विभिन्न कार्गो टीईएमपी के वर्गों के अंतर्गत प्रहस्तन प्रभार कलन हेतु प्रदर्शित विवरण

खनिज	25.00%	25000	1596875	64	25%	1,249.64	1596875	0	78.26	46.96
स्टील, कोयल एवं उत्पादन	20.00%	12000	613200	51	20%	995.81	613200	0	162.40	97.44
कृषि उत्पादन	5.00%	25000	319375	13	5%	253.83	287438	31938	82.79	49.67
उर्वरक	5.00%	25000	319375	13	5%	253.83	287438	31938	82.79	49.67
अन्य	15.00%	25000	958125	38	15%	741.97	910219	47906	79.02	47.41
कोन्टेनरस	30.00%	960	73584	77	30%	1,503.47	66226	7358	2128.34	1277.00
कुल	100.00%		3880534	256	100%	4998.56	3761394	119140		

संलग्नक - III (बी) (II)

राजस्व आवश्यकता के अनुसार कलन भण्डारण

विशेष	खनिज	स्टील, कोयल एवं उत्पादन	कृषि उत्पादन	उर्वरक	अन्य	कोन्टेनरस	कुल
अधिकतम क्षमता	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	3369534
शेयर प्रतिशत	25%	20%	5%	5%	15%	30%	
राजस्व आवश्यकता (रुपया लाखों में)	73.52	58.82	14.70	14.70	44.11	88.22	294.07
मफत अवीध कि उपरीत कार्गो की भण	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
कार्गो पर मुक्त अवधि संग्रहण प्रभार को आकर्षित	319375	122640	51100	51100	114975	14717	673907
प्रस्तावित भण्डारण प्रभार (रु. प्रति टोने/ टी)							
1 से 7 दिनों के लिए	3.29	6.85	4.11	4.11	5.48	85.63	
8 से 14 दिनों के लिए	4.93	10.28	6.16	6.16	8.22	128.45	
15 दिनों से आगे	6.58	13.70	8.22	8.22	10.96	171.27	

टीईएमपी के अनुसार, राजस्व आवश्यकता के अनुसार कलन भण्डारण प्रभार

विशेष	खनिज	स्टील, कोयल एवं उत्पादन	कृषि उत्पादन	उर्वरक	अन्य	कोन्टेनरस	कुल
अधिकतम क्षमता	1596875	613200	319375	319375	958125	73584	3880534
शेयर प्रतिशत	25%	20%	5%	5%	15%	30%	100%
राजस्व आवश्यकता (रुपया लाखों में)	69.42	55.54	13.88	13.88	41.65	83.31	277.70
मफत अवीध कि उपरीत कार्गो की भण	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
कार्गो पर मुक्त अवधि संग्रहण प्रभार को आकर्षित	319375	122640	63875	63875	191625	14717	776107
प्रस्तावित भण्डारण प्रभार (रु. प्रति टोने/ टी)							
1 से 7 दिनों के लिए	3.11	6.47	3.11	3.11	3.11	80.87	
8 से 14 दिनों के लिए	4.66	9.70	4.66	4.66	4.66	121.30	
15 दिनों से आगे	6.21	12.94	6.21	6.21	6.21	161.74	

अनुलग्नक - IV**मोरमुगाव पत्तन न्यास****पुनर्विकसित बर्थ संख्या 8, 9 और 9ए के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची****1.1 परिभाषाएं:**

इस दर मान में, जब तक अन्यथा प्रसंग अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

(i) “तटीय पोत” से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच कारोबार में नियोजित है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी/पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।

(ii) “विदेशगामी पोत” से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।

(iii) “प्रतिदिन” से तात्पर्य प्रति कैलेन्डर दिन है, जब तक अन्य प्रकार से निर्दिष्टन किया जाए।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

(i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में इसे वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा, जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।

(ii) पोत संबंधी प्रभार (वीआरसी) लगाने के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली

(क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है। ऐसे पोत, जिनका भारतीय पत्तन में अपने प्रथम पोर्ट ऑफ कॉल में सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन होता है, को तब तक आगे और किसी सीमा शुल्क परिवर्तन की अपेक्षा नहीं होती जब तक वह भारतीय तट पर चलायमान रहता है।

(ख) विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।

(iii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभार (वीआरसी) लगाने से संबंधित मानदंड

(क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, पोत पर तटीय वस्तुओं का लदान प्रारंभ होने के समय से लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

(ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, भारतीय पत्तन के लास्ट काल पर पोत से उतारने के कार्यों के पूरा हो जाने तक तटीय दरें वसूल की जाएंगी, इसके तुरन्त पश्चात, माल उतारने वाले पत्तनों द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।

(ग) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों के पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।

(iv) रियायती तटीय दर कार्गो संबंधी प्रभार (सीआरसी) लगाने से संबंधित मानदंड

(क) ‘सार्वभौमिक और तटीय’ प्रचालन के लिए जारी सामान्य व्यापार लाइसेंस धारी विदेशगामी भारतीय पोत को जलयान से तट तक स्थानांतरण और घाट से/को स्थानान्तरण/भंडारण याई से/को स्थानांतरण के संबंध में प्रहस्तन प्रभारों (एचसी), घाट भाडे सहित, लागू तटीय दरों की स्वीकृति प्रदान की जानी चाहिए:

(i) किसी भारतीय पत्तन से और किसी अन्य गंतव्य भारतीय पत्तन के की ओर जाने वाले तटीय धावक के रूप में परिवर्तित और तटीय कार्गो वहन करने वाले

- (ii) किसी भारतीय पत्तन से और किसी अन्य गंतव्य भारतीय पत्तन के की ओर जाने वाले वाले तटीय धावक के रूप में परिवर्तित नहीं किए गए लेकिन तटीय कार्गो वहन करने वाले
- * केन्द्रीय उत्पादन एवं सीमा शुल्क बोर्ड के परिपत्र संख्या 15/2002-कस्ट. दिनांक 25 फरवरी, 2002 में विदेशगामी भारतीय पताका वाले पोतों में बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से भारत में अन्य पत्तन तक तटीय कार्गो के वहन करने की अनुमति प्रदान की गई है।
- (ख) पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित विदेशी पताका वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लदान किए गए तटीय कार्गो/कंटेनर, जिसका गंतव्य कोई अन्य भारतीय पत्तन हो, पर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दरें प्रभार्य होंगी।
- (v) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के लिए इसी प्रकार के प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) तापीय कोयला, पीओएल, जिसमें कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क के छर्रे सम्मिलित हैं, से भिन्न सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) कार्गो से संबंधित प्रभारों के मामले में, जलयान से तट तक स्थानांतरण और घाट से/को स्थानान्तरण/भंडारण यार्ड से/को स्थानांतरण के लिए सभी संबंधित प्रहस्तन प्रभारों, घाट भाडे सहित, पर रियायती दरें प्रभारित की जानी चाहिए।
- (घ) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन “ख” को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन “क” पर पहुंचता है, पर इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार प्रभारित होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से / को वहन की गई कार्गो रियायत की पात्र होगी।
- (vi) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज।
- (क) इस दरमान के अंतर्गत उपयोगकर्ता को विलंबित भुगतानों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा।
- (ख) दण्डात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट से 2% से ज्यादा होगी।
- (ग) धन वापसियों में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि अथवा उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज की प्रस्तुति, जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा।
- (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के केवल 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vii) परिगणित किए गए सभी प्रभार, बिल के कुल योग पर अगले उच्चतर रुपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (viii) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां न्यूनतम स्तर की हैं। यदि प्रचालक यदि वह चाहे तो वह कम दरें प्रभारित कर सकता है और/या छूट और कटौतियां बढ़ा सकता है।
- (ख) ऑपरेटर चाहे तो दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित निर्धारित शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोक्ताओं को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दर मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तर से अधिक न हो।

- (ग) प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों को लागू करने के विनियमन से संबंधित शर्तों के युक्तिकरण को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा और इस प्रकार की निम्नतर करों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने के विनियमन से संबंधित शर्तों में आगे किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।
- (ix) **तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।**

2. बर्थ किराया:

पोत के अधिपति/स्वामियों/अभिकर्ताओं द्वारा भुगतान किए जाने बर्थ किराए प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार होंगे:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका अंश (₹)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1.	बर्थ संख्या 8 पर सभी पोत	0.84	0.50
2.	बर्थ संख्या 9 पर सभी पोत	0.78	0.47
3.	बर्थ संख्या 9ए पर सभी पोत	0.77	0.46

- (i) बर्थ किराए की अवधि का परिकलन उस समय से किया जाएगा जब पोत द्वारा बर्थ का स्थान गृहित किया जाएगा।
- (ii) बर्थ किराए, जिसमें बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार जैसेकि बर्थ ग्रहण, कचरा निवारण, बर्थों की सफाई, फायर वाच आदि सम्मिलित हैं।
- (iii) उस अवधि के लिए, जब टर्मिनल प्रचालक के उपकरण खराब होने के कारण अथवा विद्युत आपूर्ति ठप्प होने के कारण अथवा किसी अन्य कारण से, जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक को उत्तरदायी माना जा सकता हो, अपने बर्थ पर लगातार एक घंटे से अथवा अधिक समय से पोत बिना किसी कार्य के खड़ा रहे तो कोई बर्थ किराया प्रभारित नहीं होगा।
- (iv) (क) पोत से यात्रा के लिए इसके तैयार रहने के संकेत मिलने के समय के 4 घंटे बाद बर्थ किराया समाप्त हो जाएगा।
- (ख) बर्थ किराए की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा में ये सम्मिलित नहीं होंगे - अनुकूल ज्वार दशाओं के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय, खराब मौसम, रात्रिकालीन नौचालन के अभाव के कारण।
- (ग) पोत के स्वामि/अभिकर्ता अनुकूल ज्वारीय और जलवायुवीय दशाओं में ही यात्रा करने के लिए तत्परता का संकेत देंगे।
- (v) गलत संकेत के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा। "गलत संकेत" वह संकेत होगा जब इंजन के चलने के लिए तैयार न होने के कारण बर्थ से न हटने की स्थिति में होने अथवा तैयार रहने की स्थिति में न होने अथवा कार्गो प्रचालन कार्य पूरे न होने अथवा अन्य कारणों से, जिनके लिए पोत को उत्तरदायी ठहराया जा सकता हो, के बावजूद पोत से तत्पर रहने का संकेत मिलता है और प्रत्याशा में पायलट की मांग करता है।
- (v) किसी पोत को "प्राथमिकताप्रदान बर्थिंग" उपलब्ध कराने के लिए एक एकल दिवस के लिए बर्थ किराया प्रभार के बराबर अथवा बर्थ पर वास्तविक विश्राम की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराए प्रभार का 75% जो भी अधिक हो, शुल्क प्रभारित होगा।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

सं.	कार्गो	विदेशी (₹ प्रति टन)	तटीय(₹ प्रति टन)
	अभियांत्रिक प्रहस्तन		
1	कोयला/कोक	248.10	148.86
2	चूना पत्थर	177.21	106.33
3	जिप्सम	177.21	106.33
4	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	177.21	106.33
5	लौह अयस्क	130.06	130.06
6	बाक्साइट	172.52	103.51
7	अन्य खनिज	172.52	103.51
	अर्थ अभियांत्रिक प्रहस्तन		
1	खनिज	78.26	46.96
2	स्टील कॉयल एवं उत्पाद	162.40	97.44
3	कृषि उत्पाद	82.79	49.67
4	उर्वरक	82.79	49.67
5	अन्य	79.02	47.41
6	कंटेनर	2128.34 प्रति टीईयू	1277.00 प्रति टीईयू

टिप्पणी:

उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभार कार्गो को लादने/उतारने उसे भंडारण स्थल तक पहुंचाने, निर्धारित निशुल्क अवधि तक स्टेक यार्ड में भंडार करने, स्टेक यार्ड से रिकलेमिंग और जलयान/गाड़ी/ट्रकों, जो लागू हो, पर लोड करने के संयुक्त प्रभार हैं।

4. भंडारण प्रभार :**निशुल्क अवधि**

आयात कार्गो - 15 दिन

निर्यात कार्गो - 25 दिन

निशुल्क अवधि के पश्चात स्टेक यार्ड में भंडार किए गए कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नानुसार होंगे:

सं.	कार्गो	दर ₹ में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसके अंश		
		प्रथम 7 दिन	8वें से 14वें दिन	15वें दिन से
1	कोयला/ कोक	3.22	4.83	6.44
2	चूना पत्थर	3.22	4.83	6.44
3	जिप्सम	3.22	4.83	6.44
4	अन्य	3.22	4.83	6.44
5	खनिज	3.11	4.66	6.21
6	स्टील कॉयल एवं उत्पाद	6.47	9.70	12.94
7	कृषि उत्पाद	3.11	4.66	6.21
8	उर्वरक	3.11	4.66	6.21
9	अन्य शुष्क बल्क कार्गो	3.11	4.66	6.21
10	कंटेनर (प्रति टीईयू)	80.87	121.30	161.74
11	लौह अयस्क	1.96	2.95	3.93
12	बाक्साइट	1.96	2.95	3.93
13	अन्य खनिज	1.96	2.95	3.93

टिप्पणी :

- (i) निशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क के अधिसूचित अवकाश और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों को नहीं गिना जाएगा।
- (ii) आयात कार्गो के लिए निशुल्क अवधि पोत से माल के पूरी तरह से निपटान होने की दिन के पश्चात के दिन से मानी जाएगी।
- (iii) जब जिन कारणों के लिए टर्मिनल प्रचालक उत्तरदायी होगा, उन कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर जब टर्मिनल प्रचालक कार्गो की डिलीवरी प्रदान करने/जलयान से भेजने की स्थिति में नहीं होगा तो कार्गो पर उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा।

5. विविध प्रभार

सभी विविध सेवाओं के लिए प्रभार, जैसे झाड़न-बुहारन, एकत्रण, यार्ड कन्वेयरों, गलियारों आदि की स्पिलेज, कार्गो की आर्द्रता, धूल निवारण सेवाओं, पर्यावरण, सुरक्षा प्रभार आदि

निम्नलिखित विविध प्रभार प्रयोजनीय हैं:

क्र.सं. क्र	विवरण	दर प्रति टन/टीईयू अथवा उसका अंश (₹)
1.	बर्थ संख्या 8 पर विविध प्रभार	2.26 प्रति टन
2.	बर्थ संख्या 9 पर विविध प्रभार	7.16 प्रति टन
3.	बर्थ संख्या 9ए पर विविध प्रभार	1.37 प्रति टन

उपर्युक्त अनुसूची (2) से (5) के संबंध में सामान्य नोट:

- (i) प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा का यह स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष की पहली अप्रैल को किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क, जो उस वर्ष के लिए प्रासंगिक होगा, तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा, जो पूरी लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
तथापि लाइसेंसधारी, आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन से संबंधित प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसे कार्यनिष्पादन से संबंधित प्रशुल्क, उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी)। कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii) टीएमपी को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया जाएगा।
- (iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने पर, टीएमपी प्राप्ति के 7 दिनों के भीतर, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में दी गई रुपरेखा के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।

- (v) लाइसेंसधारी द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न किए जाने की स्थिति में, टीएमपी आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारी केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि टीएमपी संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, टीएमपी कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंसधारी द्वारा किए जाने वाले इसके अनुपालन को देखेगा। टीएमपी लाइसेंसधारी द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा उपलब्धियों के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन से सम्बद्ध प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाए गए उदाहरण के अनुसार होंगे।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारी से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर टीएमपी द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारी, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक - V

मोरमुगाव पत्तन न्यास

पुनर्विकसित बर्थ संख्या 8, 9 और 9ए के लिए निष्पादन मानक

कार्गो के प्रकार	बर्थ 8 पर प्रहस्तन दर
कोयला/कोक	20291 टन/दिन
चूना पत्थर	28408 टन/दिन
जिप्सम	28408 टन/दिन
अन्य	28408 टन/दिन
कार्गो के प्रकार	बर्थ 9 पर प्रहस्तन दर
खनिज	25000 टन/दिन
स्टील कायल और उत्पादन	12000 टन/दिन
कृषि उत्पाद	25000 टन/दिन
उर्वरक	25000 टन/दिन
अन्य	25000 टन/दिन
कंटेनर	20 फेरे/घंटे
कार्गो के प्रकार	बर्थ 9ए पर प्रहस्तन दर
लौह अयस्क	38800 टन/दिन
बाक्साइट	29846 टन/दिन
अन्य खनिज	29846 टन/दिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 2nd May 2016

No. TAMP/76/2015-MOPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of Reference tariff for Re-Development of Berth Nos.8, 9 and 9A (Barge Berths) at MOPT on PPP basis, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No. TAMP/76/2015-MOPT****The Mormugao Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 30 day of March 2016)

This case relates to a proposal dated 2 December 2015 received from Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of Reference tariff for Re-Development of Berth Nos.8, 9 and 9A (Barge Berths) at MOPT.

2.1. The main submissions made by the MOPT in its proposal dated 2 December 2015 are summarized below:

- (i) (a) In the 1st phase, the Port intends to take up re-development of the existing Mechanical Ore Handling Plant (MOHP), Berth No. 8, 9 and 9A (Barge Berths) as multipurpose cargo berths on PPP basis. The total Berth front now available after shifting of liquid handling from berth no. 8 and dismantling MOHP from berth 9 and Barge berth (9A) area would be 950m.
- (b) However, berth no.8 has been recommended for handling of capesize vessels for coal. The length of the proposed coal berth is estimated to be 350m. The berth length considered for General Cargo and Container handling shall be 260m and the balance 340m shall be utilised for an iron ore handling terminal at berth no.9A. The summary of this is as given below:

Sl. No.	Berth No.	Berth Length	Cargo/ Container
1.	8	350 metre	Coal, lime stone, gypsum.
2.	9	260 metre	General cargo and containers.
3.	9A	340 metre	Iron ore, Bauxite, other ores and minerals.

- (c) The Board vide Resolution No.148 of 09.10.2015 has approved the Draft Concept Report submitted by M/s. Tata Consulting Engineer Ltd. for converting Berth No.8, Berth No.9 including MOHP, existing barge jetties and passenger launch jetty to handle a variety of cargo like Coal, Containers, Iron Ore and other general cargo.
- (ii) Accordingly, MOPT seeks the approval of the Tariff Authority for Major Ports (TAMP) for setting Reference tariff for a Mechanised Coal / Limestone / Gypsum Terminal at Berth No.8, General Cargo Berth at Berth No. 9 and Mechanised Iron Ore / Bauxite / Other Ores & Minerals Berth at Berth 9A. The proposal is based upon the Guidelines of 2008 for Reference tariff setting as there is no comparable berth in this port nor in any other port due to the difference in optimal capacity and Capital Cost.
- (iii) The PPP operator would have the freedom to handle any cargo of his choice, but this proposal envisages a mechanised Coal / Limestone / Gypsum /Other Cargo Handling Terminal, an Iron Ore / Bauxite / Other Ores & Minerals Handling Terminal and a Multipurpose General Cargo Berth which would also handle containers for the purpose of Reference Tariff fixation.

A. Berth No.8 - Coal/Coke / Limestone / Gypsum Handling Terminal:

Coal has been recognised as one of the emerging cargo in the port. The area available for the storage is around 7.9 Ha. The Optimal capacity of the terminal is found to be 5.46 MTPA considering two Stacker cum Reclaimers and Grab Unloaders. It is assumed that coal will be evacuated by rail.

(i) Optimal Capacity at Berth No.8:

The optimal capacity has been worked out as the lesser of the optimal Quay capacity and the Yard capacity.

The optimal quay capacity is worked out as per norms using the formula:

$$\text{Optimal Quay Capacity} = 0.7 \times \{ S1/100 \times P1 + S2/100 \times P2 + S3/100 \times P3 \} \times 365$$

(a) Optimal Quay Capacity:

Vessel Type	% Share	Unloading Rate (Tonnes / Day)	Optimal Capacity	Optimal Quay Capacity
Capesize	70%	50000	70%	8942500
Panamax	30%	35000	70%	2682750
Handymax	0%	15000	70%	0
		45500		11625250

(b) The Optimal Yard capacity works out to 5.46 MTPA as shown below:

Optimal Yard Capacity	Coal	Limestone	Gypsum	Others
Total Area of the Yard available for Development (Hectares)	7.90	7.90	7.90	7.90
Optimal Yard Capacity	70%	70%	70%	70%
Optimal Area of the Yard available for Utilisation (Hectares)	5.53	5.53	5.53	5.53
Conversion Factor	10000	10000	10000	10000
Optimal Area of the Yard available for Utilisation (Sq.M)	55300	55300	55300	55300
Utilisation	75%	65%	65%	65%
Quantity that could be stacked per Sq.M of the Area (Tonnes)	5	7	7	7
Yearly Turnover Ratio of the Plot	25	25	25	25
	5184375	6290375	6290375	6290375
Percentage Share of Cargo	75%	10%	10%	5%
Optimal Capacity (Total Cargo to be Handled)	3888281	629038	629038	314519
Handling Rate per Day (Tonnes)	20291	24620	24620	24620
Optimal Capacity of B.No. 8	5460875			

Therefore the total optimal capacity of Berth No. 8 is 5.46 MTPA.

(ii) Calculation of Capital Cost:

The total capital cost of the Coal/Coke / Limestone / Gypsum Handling Terminal at Berth No.8 is **₹.472.96 crores** which broadly consists of the following:

A. Berth and Dredging:

Item	Quantity	Rate (₹.)	UoM	Amount (₹. in Cr)
Dismantling of Existing Berth Deck	4050.24	4000	Sq.M	1.62
Capital Dredging	121911	220	Cu.M	2.68
Berthing Structure	12250	68000	Sq.M	83.30
Miscellaneous Cost		5%		4.38
Total Cost of Berth and Dredging				91.98

B. Civil and Structural Works:

Item	Quantity	Rate (₹.)	UoM	Amount (₹. in Cr)
Civil and Structural Works for Stacker-Reclaimer JH, DH & RLS				14.18
Transition structure between berth and land	350.42	75000	Rm	2.63
Ground improvement	75567.67	150	Sq.M	1.13
Covered Dome Stackyard	75400	14000	Sq.M	105.56
Rail Line Construction	2	48000000	KM	9.60
Control Room / Substation / Buildings			LS	3.67
Road & Pavement - Internal	23707.41	5150	Sq.M	12.21
Junction Houses + Drive Houses	7	8417647	Nos.	5.76
Electrical, Control & Instrumentation, Utilities, Workshops			LS	8.00
Reclamation	1097196	220	Cu.M	24.14
Miscellaneous Cost		5.00%		9.34
Total Cost of Civil and Structural Works				196.22

C. Handling Equipment:

Item	Quantity	Rate (₹.)	Amount (₹. in Cr)
Grab Unloaders	2	450000000	90.00
Stacker cum Reclaimer	2	221000000	44.20
Pay Loaders and Dozers	4	5000000	2.00
Conveying System	2360	110000	25.96
Rapid Rail loading system	1	138000000	13.80
Miscellaneous Cost		5.00%	8.80
Total Cost of Handling Equipments			184.76

(iii) Operating Cost:

The norms for various items of operating cost and the amounts are given in the table below:

(₹. in Crores)

	Group	Norm	Amount
1.	Power	5460875 T x 1.4 Units/T x ₹ 6.50/Unit	4.97
2.	a) Repairs and Maintenance of Civil Assets. b) Repairs and Maintenance of Mechanical & Electrical equipments including spares.	1% of cost of all Civil Assets 5% of cost of all Mechanical and Electrical equipments	1.96 12.93
3.	Insurance	1% of Gross Fixed Assets value	3.81
4.	a) Depreciation (Civil Assets) b) Depreciation (Plant & Machinery)	As per Companies Act. Rate for Civil Assets- 3.17 % and Equipments- 6.33 %	6.22 11.70
5.	License Fee (95.00 Thousand Sq.M @ ₹.578 (incl. Special Rate Levy of 9%) per 10 Sq.M per Month)	As per Scale of Rates	6.59
6.	Other Expenses	5% Gross Fixed Assets value	19.05
Annual Operating Costs			67.23

(iv) The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.

- (v) Accordingly, the Annual revenue requirement estimated by MOPT is as follows:

	%	₹ in Lakhs
Total Revenue Requirement(₹ in lakhs)	100	12818.68
Coal Handling Charges	98	12562.31
Storage Charges	1	128.19
Misc. Charges	1	128.19

- (a) **Tariff cap per tonne of Cargo Handling Charges:**
The Cargo Handling Charges are arrived at as shown below:
Vessel Profile

Type of Vessel	Proportion	GRT	Parcel Size
Capesize	70%	90000	150000
Panamax	30%	50000	83333
Handymax	0%	25000	41667
	100%		
Foreign	95%		
Coastal	5%		

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (Tonnes)	Cargo Working Days	Revenue Requirement ₹ in Lakhs	Cargo to be handled Foreign (Tonnes)	Cargo to be handled Coastal (Tonnes)	Rate in ₹. Per Tonne For foreign cargo	Rate in ₹. Per Tonne For coastal cargo
Coal/Coke	75.00%	20291	3888281	192	9,421.73	3693867	194414	247.26	148.36
Limestone	10.00%	24620	629038	26	1,256.23	597586	31452	203.78	122.27
Gypsum	10.00%	24620	629038	26	1,256.23	597586	31452	203.78	122.27
Others	5.00%	24620	314519	13	628.12	298793	15726	203.78	122.27
	100.00%		5460875	256	12562.31	5187831	273044		

- (b) **Tariff cap per tonne of Storage Charges**
The Storage Charges have been arrived at as shown below:

(i) **Free Period**

Import Cargo	-	15 days
Export Cargo	-	25 days

(ii) **Storage Charges for balance cargo beyond free period**

Particulars	
Optimal Capacity	5460875
Percentage Share	100%
Revenue Requirement (₹ in lakhs)	128.19
% of Cargo Attracting Storage Charge	10%
Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period	546088
Storage Charges Proposed (₹ per Tonne per Day)	
1st 7 Days	3.35
8th to 14th Day	5.03
15th Day Onwards	6.70

(c) **Tariff cap per tonne of Miscellaneous Charges:**

Miscellaneous Charges will include all miscellaneous services such as Security Charges, Sweeping, Weighment and Dust Suppression and shall be chargeable as shown below:

Particulars	
Optimal Capacity	5460875
Percentage Share	100%
Revenue Requirement (₹. in lakhs)	128.19
Miscellaneous Charges (₹. per Tonne)	2.35

(vi) **Calculation of Berth Hire Charges**

Like the calculation of Cargo Handling Charges, the tariff cap for Berth Hire charges is also based upon revenue requirement. As per the 2008 Guidelines, the revenue requirement is the sum of operating cost and 16% return on capital employed. The Berth Hire charges are arrived at as follows:

(a) **Berth Hire Revenue Requirement:**

(₹ in Crores)

Total Capital Cost for Berth No. 8		91.98
ROCE @	16.00%	14.72
Repairs and Maintenance Cost @	1.00%	0.92
Depreciation @	3.17%	2.92
Insurance @	1.00%	0.92
Total Revenue Requirement for Berth No. 8		19.48

(b) **Berth Hire Charges:**

Particulars	
Handling Rate	45500
Average GRT of Vessel	78000
Average Parcel Size per Vessel	130000
Optimal Capacity	5460875
No. of Berth Days	120
No. of Berth Hours	2880
No. of Vessels	42
Total GRT Hours	224676000
% Foreign Cargo	95.00%
% Coastal Cargo	5.00%
Total GRT Hours (Foreign Vessels)	213442200
Total GRT Hours (Coastal Vessels)	11233800
Total Revenue Requirement (₹. in Lakhs)	1948.00
Rate per GRT per Hour (Foreign)	0.88
Rate per GRT per Hour (Coastal)	0.53

B. Berth No.9A - Iron Ore / Bauxite / Other Ores & Minerals Handling Terminal:

In view of the lifting of ban on iron ore exports, iron ore is once again expected to be a major component of the traffic throughput at MOPT. The area available for the storage is around 5.81 Ha.

(i) **Optimal Capacity at Berth No.9A:**

The optimal capacity has been worked out as the lesser of the optimal Quay capacity and the Yard capacity.

The optimal quay capacity is worked out as per norms using the formula:

$$\text{Optimal Quay Capacity} = 0.7 \times \{ S1/100 \times P1 + S2/100 \times P2 + S3/100 \times P3 \} \times 365$$

(a) **Optimal Quay Capacity:**

Vessel Type	% Share	Unloading Rate (Tonnes / Day)	Optimal Capacity	Optimal Quay Capacity
Capesize	70%	60000	70%	10731000
Panamax	30%	55000	70%	4215750
Handymax	0%	25000	70%	0
		58500		14946750

(b) **The Optimal Yard capacity works out to 9.58 MTPA as shown below:**

Optimal Yard Capacity	Iron ore	Bauxite	Other Minerals
Total Area of the Yard available for Development (Hectares)	5.81	5.81	5.81
Optimal Yard Capacity	70%	70%	70%
Optimal Area of the Yard available for Utilisation (Hectares)	4.07	4.07	4.07
Conversion Factor	10000	10000	10000
Optimal Area of the Yard available for Utilisation (Sq.M)	40700	40700	40700
Utilisation	75%	75%	75%
Quantity that could be stacked per Sq.M of the Area	13	10	10
Yearly Turnover Ratio of the Plot	25	25	25
	9920625	7631250	7631250
Percentage Share of Cargo	85%	10%	5%
Optimal Capacity (Total Cargo to be Handled)	8432531	763125	381563
Handling Rate per Day (Tonnes)	38828	29868	29868
Optimal Capacity of B.No. 9A	9577219		

Therefore the total optimal capacity of Berth No. 9A is 9.58 MTPA.

(ii) **Calculation of Capital Cost:**

The total capital cost of the Iron Ore / Bauxite / Other Ores & Minerals Handling Terminal at Berth No. 9A is ₹.468.74 crores which broadly consists of the following:

(a) **Berth and Dredging:**

Item	Quantity	Rate (₹.)	UoM	Amount (₹. in Cr)
Dismantling of Existing Berth Deck	9175.55	4000	Sq.M	3.67
Capital Dredging	121911	220	Cu.M	2.68
Berthing Structure	11900	68000	Sq.M	80.92

Construction of Barge Berths	5040	35000	Sq.M	17.64
Miscellaneous Cost		5%		5.25
Total Cost of Berth and Dredging				110.16

(b) **Civil and Structural Works:**

Item	Quantity	Rate (₹.)	UoM	Amount (₹. in Cr)
Civil and Structural Works for Stacker-Reclaimer JH, DH & RLS				16.58
Transition structure between berth and land	339.76	75000	Rm	2.55
Ground improvement	75567.67	150	Sq.M	1.13
Reclamation of Barge Berth Area	783093	391	Cu.M	30.62
Control Room / Substation / Buildings	LS			3.67
Road & Pavement - Internal	17280.59	5150	Sq.M	8.90
Junction Houses + Drive Houses	10	8417647	Nos.	8.55
Electrical, Control & Instrumentation, Utilities, Workshops			LS	8.00
Reclamation	1097196	220	Cu.M	24.14
Miscellaneous Cost		5.00%		5.21
Total Cost of Civil and Structural Works				109.35

(c) **Handling Equipment:**

Item	Quantity	Rate (₹.)	Amount (₹ in Cr)
Barge Unloaders	4	110000000	44.00
Ship Loaders	2	420000000	84.00
Stacker cum Reclaimer	2	238000000	47.60
Pay Loaders and Dozers	4	5000000	2.00
Conveying System	3320	180000	59.76
Miscellaneous Cost		5.00%	11.87
Total Cost of Handling Equipment			249.23

(iii) **Operating Cost:**

The norms for various items of operating cost and the amounts are given in the table below:

(₹ in Crores)

	Group	Norm	Amount
1.	Power	9577219 T x 1.4 Units/T x ₹6.50/Unit	8.72
2.	a) Repairs and Maintenance of Civil Assets.	1% of cost of all Civil Assets	1.09
	b) Repairs and Maintenance of Mechanical & Electrical equipments including spares.	5% of cost of all Mechanical and Electrical equipments	17.45
3.	Insurance	1% of Gross Fixed Assets value	3.59
4.	a) Depreciation (Civil Assets)	As per Companies Act. Rate for Civil Assets-3.17 % and Equipments- 6.33 %	3.47
	b) Depreciation (Plant & Machinery)		15.78
5.	License Fee (85.00 Thousand Sq.M @ ₹.578 (incl. Special Rate Levy of 9%) per 10 Sq.M per Month)	As per Scale of Rates	5.90
6.	Other Expenses	5% Gross Fixed Assets value	17.93
Annual Operating Costs			73.93

- (iv) Accordingly, the revenue requirement estimated by MOPT is as follows:

	%	₹ in Lakhs
Total Revenue Requirement(₹ in lakhs)	100	13130.28
Ore Handling Charges	98	12867.67
Storage Charges	1	131.30
Misc. Charges	1	131.30

- (a) **Tariff cap per tonne of Cargo Handling Charges:**

The Cargo Handling Charges are arrived at as shown below:

Vessel Profile

Type of Vessel	Proportion	GRT	Parcel Size
Capesize	70%	90000	150000
Panamax	30%	50000	83333
Handymax	0%	25000	41667
	100%		
Foreign	95%		
Coastal	5%		

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (Tonnes)	Cargo Working Days	Revenue Requirement	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in ₹. Per Tonne	Rate in ₹. Per Tonne
					(₹. in Lakhs)	Foreign (Tonnes)	Coastal (Tonnes)	For foreign cargo	For coastal cargo
Iron Ore	85.00%	38828	8432531	217	10,937.52	8010905	421627	132.35	79.41
Bauxite	10.00%	29868	763125	26	1,286.77	724969	38156	172.06	103.24
Other Minerals	5.00%	29868	381563	13	643.38	362484	19078	172.06	103.24
	100.00%		9577219	256	12867.67				

- (b) **Tariff cap per tonne of Storage Charges:**

The Storage Charges have been arrived at as shown below:

- (i) **Free Period:**

Import Cargo	-	15 days
Export Cargo	-	25 days

- (ii) **Storage Charges for balance cargo beyond free period:**

Particulars	
Optimal Capacity	9577219
Percentage Share	100%
Revenue Requirement (₹. in lakhs)	131.30
% of Cargo Attracting Storage Charge	10%
Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period	957722
Storage Charges Proposed (₹. per Tonne per Day)	
1st 7 Days	1.96
8th to 14th Day	2.94
15th Day Onwards	3.92

- (c) **Tariff cap per tonne of Miscellaneous Charges:**

Miscellaneous Charges will include all miscellaneous services such as Security Charges, Sweeping, Weighment and Dust Suppression and shall be chargeable as shown below:

Particulars	
Optimal Capacity	9577219
Percentage Share	100%
Revenue Requirement (₹. in lakhs)	131.30
Miscellaneous Charges (₹. per Tonne)	1.37

(v) **Calculation of Berth Hire Charges:**

Like the calculation of Cargo Handling Charges, the tariff cap for Berth Hire charges is also based upon revenue requirement. As per the 2008 Guidelines, the revenue requirement is the sum of operating cost and 16% return on capital employed. The Berth Hire charges are arrived at as follows:

(a) **Berth Hire Revenue Requirement:**

Total Capital Cost for Berth No. 9A		110.16
ROCE @	16.00%	17.63
Repairs and Maintenance Cost @	1.00%	1.10
Depreciation @	3.17%	3.49
Insurance @	1.00%	1.10
Total Revenue Requirement for Berth No. 9A		23.32

(b) **Berth Hire Charges:**

Particulars	
Handling Rate	58500
Average GRT of Vessel	78000
Average Parcel Size per Vessel	130000
Optimal Capacity	9577219
No. of Berth Days	164
No. of Berth Hours	3929
No. of Vessels	74
Total GRT Hours	306471000
% Foreign Cargo	95.00%
% Coastal Cargo	5.00%
Total GRT Hours (Foreign Vessels)	291147450
Total GRT Hours (Coastal Vessels)	15323550
Total Revenue Requirement (₹. in Lakhs)	2332.00
Rate per GRT per Hour (Foreign)	0.78
Rate per GRT per Hour (Coastal)	0.47

C. Berth No.9 - General Cargo Berth:

It is proposed to handle General Cargo including Containers at Berth No. 9. The Optimal capacity of the terminal is found to be 4.18 MTPA.

(i) **Optimal Capacity at Berth No.9:**

The optimal quay capacity is worked out as per norms using the formula:

$$\text{Quay Capacity} = 0.7 \times \{S1/100 \times P1 + S2/100 \times P2 + S3/100 \times P3 + \dots\} \times 365$$

(a) Optimal Quay Capacity:

Particulars	Minerals	Steel Coil & Products	Agro Products	Fertilisers	Others	Containers	Total
Norms as per 2008 Guidelines (Tonnes / Day)	10000	4000	10000	10000	2500	480	
Handling Rate per 100T HMC considered by TAMP (Tonnes / TEU's Day)	12500	6000	10000	10000	7500	480	
No. of 100T HMC per Berth	2	2	2	2	2	2	
Handling Rate per Berth Considered (Tonnes / TEU's Day)	25000	12000	20000	20000	15000	960	
No. of Berths	1	1	1	1	1	1	
Total Handling Rate (Tonnes / TEU's Day)	25000	12000	20000	20000	15000	960	
Percentage Share	25.00%	20.00%	5.00%	5.00%	15.00%	30.00%	100%
Total Optimal Capacity (Tonnes/TEU's) [0.70 x 365 x (6) x (7)]	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	4178958

Therefore the total optimal capacity of the General Cargo Berth No.9 is 4.18 MTPA.

(ii) Calculation of Capital Cost:

The total capital cost of the General Cargo Berth at Berth No.9 is ₹. 203.65 crores which broadly consists of the following:

(a) Berth and Dredging:

Item	Quantity	Rate (₹.)	UoM	Amount (₹. in Cr)
Dismantling of Existing Berth Deck	3450.21	4000	Sq.M	1.38
Berthing Structure	9100	68000	Sq.M	61.88
Miscellaneous Cost		5%		3.16
Total Cost of Berth and Dredging				66.42

(b) Civil and Structural Works:

Item	Quantity	Rate (₹.)	UoM	Amount (₹. in Cr)
Transition structure between berth and land	259.82	75000	Rm	1.95
Ground improvement	75567.67	150	Sq.M	1.13
Control Room / Substation / Buildings			LS	4.87
Stackyard pavement	54600	7000	Sq.M	38.22
Container Stackyard Access Road	6460	5150	Sq.M	3.33
RCD Access Area	8400	5150	Sq.M	4.33
Terminal Gate House	800	15500	Sq.M	1.24
Security System	1	10000000	LS	1.00
Electrical, Control & Instrumentation, Utilities, Workshops			LS	5.70
Miscellaneous Cost		5.00%		3.09
Total Cost of Civil and Structural Works				64.86

(c) Handling Equipment:

Item	Quantity	Rate (₹.)	Amount (₹. in Cr)
Harbour Mobile Cranes 100T	2	300000000	60.00
Tractor Trailer	4	4400000	1.76
Reach Stacker	2	20000000	4.00
Fork Lift Trucks 5 Tons	4	2500000	1.00

Item	Quantity	Rate (₹.)	Amount (₹. in Cr)
Fork Lift Trucks 10 Tons	2	3300000	0.66
Pay Loaders 10 Tons	3	5000000	1.50
Miscellaneous Cost		5.00%	3.45
Total Cost of Handling Equipment			72.37

(iii) **Operating Cost:**

The norms for various items of operating cost and the amounts are given in the table below:

(₹. in Crores)

	Group	Norm	Amount
1.	Fuel Harbour Mobile Cranes 100T Tractor Trailer Reach Stacker Fork Lift Trucks 5 Tons Fork Lift Trucks 10 Tons Pay Loaders 10 Tons	2 x 6132 x 70 x 60 4 x 6132 x 7 x 60 2 x 6132 x 12 x 60 4 x 6132 x 7 x 60 2 x 6132 x 10 x 60 3 x 6132 x 12 x 60	5.15 1.03 0.88 1.03 0.74 1.32
2.	a) Repairs and Maintenance of Civil Assets. b) Repairs and Maintenance of Mechanical & Electrical equipments including spares.	1% of cost of all Civil Assets 5% of cost of all Mechanical and Electrical equipments	0.65 3.62
3.	Insurance	1% of Gross Fixed Assets value	1.37
4.	a) Depreciation (Civil Assets) b) Depreciation (Plant & Machinery)	As per Companies Act. Rate for Civil Assets- 3.17 % and Equipments- 6.33 %	2.06 4.58
5.	License Fee (70.00 Thousand Sq.M @ ₹.578 (incl. Special Rate Levy of 9%) per 10 Sq.M per Month)	As per Scale of Rates	4.86
6.	Other Expenses	5% Gross Fixed Assets value	6.86
Annual Operating Costs			34.15

(iv) Accordingly, the revenue requirement estimated by MOPT is as follows:

	%	₹ in Lakhs
Total Revenue Requirement(₹ in lakhs)	100	5610.68
Cargo Handling Charges	90	5049.61
Storage Charges	5	280.53
Misc. Charges	5	280.53

(a) **Tariff cap per tonne of Cargo Handling Charges:**

The Cargo Handling Charges are arrived at as shown below:

Vessel Profile

Type of Vessel	Minerals	Steel Coil & Products	Agro Products	Fertilisers	Others	Containers	GRT	Parcel Size (Tonnes)
Capesize	-	-	-	-	-		105000	157000
Panamax	50%	50%	10%	10%	-	10%	45000	67000
Handymax	50%	50%	90%	90%	100%	90%	24000	36000
	100%	100%	100%	100%	100%	100%		
Foreign	100%	100%	90%	90%	95%	90%		
Coastal	0%	0%	10%	10%	5%	10%		

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (Tonnes / TEU's)	Cargo Working Days	Revenue Requirement	Cargo to be Handled	Cargo to be Handled	Rate in ₹. Per Tonne	Rate in ₹. Per Tonne
					(₹. in Lakhs)	Foreign (Tonnes / TEU's)	Coastal (Tonnes / TEU's)	For foreign cargo	For coastal cargo
Minerals	25.00%	25000	1596875	64	1,262.40	1596875	0	79.05	47.43
Steel Coil & Products	20.00%	12000	613200	51	1,005.98	613200	0	164.05	98.43
Agro Products	5.00%	20000	255500	13	256.43	229950	25550	104.54	62.72
Fertilisers	5.00%	20000	255500	13	256.43	229950	25550	104.54	62.72
Others	15.00%	15000	574875	38	749.55	546131	28744	133.05	79.83
Containers	30.00%	960	73584	77	1,518.83	66226	7358	2150.08	1290.05
Total	100.00%		3369534	256	5049.61	3282332	87202		

(b) **Tariff cap per tonne of Storage Charges:**

The Storage Charges have been arrived at as shown below:

(i) **Free Period:**

Import Cargo - 15 days

Export Cargo - 25 days

(ii) **Storage Charges for balance cargo beyond free period:**

Particulars	Minerals	Steel Coil & Products	Agro Products	Fertilisers	Others	Containers	Total
Optimal Capacity	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	4178958
Percentage Share	25%	20%	5%	5%	15%	30%	
Revenue Requirement (₹. in lakhs)	70.13	56.11	14.03	14.03	42.08	84.16	280.54
% of Cargo Attracting Storage Charge	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period	319375	122640	51100	51100	114975	14717	673907
Storage Charges Proposed (₹. per Tonne/TEU per Day)							
1st 7 Days	3.14	6.54	3.92	3.92	5.23	81.69	
8th to 14th Day	4.71	9.80	5.88	5.88	7.84	122.54	
15th Day Onwards	6.27	13.07	7.84	7.84	10.46	163.39	

(iii) **Tariff cap per tonne of Miscellaneous Charges:**

Miscellaneous Charges will include all miscellaneous services such as Security Charges, Sweeping, Weighment and Dust Suppression and shall be chargeable as shown below:

Particulars	Minerals	Steel Coil & Products	Agro Products	Fertilisers	Others	Containers	Total
Optimal Capacity	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	3369534
Percentage Share	25%	20%	5%	5%	15%	30%	100.00%
Revenue Requirement (₹. in lakhs)	70.13	56.11	14.03	14.03	42.08	84.16	280.54
Miscellaneous Charges (₹. per Tonne/TEU)							8.33

(v) **Calculation of Berth Hire Charges:**

Like the calculation of Cargo Handling Charges, the tariff cap for Berth Hire charges is also based upon revenue requirement. As per the 2008 Guidelines, the revenue requirement is the sum of operating cost and 16% return on capital employed. The Berth Hire charges are arrived at as follows:

(a) **Berth Hire Revenue Requirement:**

Total Capital Cost for Berth No. 9		66.42
ROCE @	16.00%	10.63
Repairs and Maintenance Cost @	1.00%	0.66
Depreciation @	3.17%	2.11
Insurance @	1.00%	0.66
Total Revenue Requirement for Berth No. 9		14.06

(b) **Berth Hire Charges:**

Particulars	Minerals	Steel Coil & Products	Agro Products	Fertilisers	Others	Containers	Total
Handling Rate	25000	12000	20000	20000	15000	960	
Average GRT of Vessel	34500	34500	26100	26100	24000	26100	
Average Parcel Size per Vessel (Tonnes)	51500	51500	39100	39100	36000	39100	
Optimal Capacity	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	3369534
No. of Berth Days	64	51	13	13	38	77	256
No. of Berth Hours	1533	1226	307	307	920	1840	6132
No. of Vessels	32	12	7	7	16	2	76
Total GRT Hours	52888500	42310800	8002260	8002260	22075200	48013560	181292580
% Foreign Cargo	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00%	90.00%	
% Coastal Cargo	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	10.00%	
Total GRT Hours (Foreign Vessels)	52888500	42310800	7202034	7202034	20971440	43212204	173787012
Total GRT Hours (Coastal Vessels)	0	0	800226	800226	1103760	4801356	7505568
Total Revenue Requirement (₹. in Lakhs)							1406.00
Rate per GRT per Hour (Foreign)							0.79
Rate per GRT per Hour (Coastal)							0.47

2.2. The tariff proposed for fixation Reference tariff for Re-Development of Berth No.8, 9 and 9A (Barge Berths) at MOPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(i) **For Berth hire:**

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels at Berth No. 8	0.88	0.53
2.	All Vessels at Berth No. 9	0.79	0.47
3.	All Vessels at Berth No. 9A	0.78	0.47

(ii) **For Cargo Handling Charges:**

	Cargo	Cargo Handling Charges	
		Foreign (₹ per Tonne)	Coastal (₹ per Tonne)
	Mechanised Handling		
1	Coal / Coke	247.26	148.36
2	Limestone	203.78	122.27
3	Gypsum	203.78	122.27
4	Others	203.78	122.27
5	Iron Ore	132.35	79.41
6	Bauxite	172.06	103.24
7	Other Minerals	172.06	103.24
	Semi Mechanised Handling		
1	Minerals	79.05	47.43

2	Steel Coil & Products	164.05	98.43
3	Agro Products	104.54	62.72
4	Fertilisers	104.54	62.72
5	Others	133.05	79.83
6	Containers	2150.08 per TEU	1290.05 per TEU

3.1. Subsequently, at our request vide our letter dated 9 December 2015, the MOPT vide its letter dated 11 December 2015 has furnished the List of users/ prospective applicants, who are to be taken on consultation on the proposal. The other submissions made by the MOPT in its letter dated 11 December 2015 are as follows:

- (i) There is already a reference tariff available for a mechanized coal handling terminal at MOPT Berth no.7, but the capital costs, optimal capacity and the cargoes proposed to be handled at the new berths are not comparable and as such the reference tariff has not been adopted.
- (ii) The handling rates as per norms are based on 3 nos. of 20T Level Luffing Cranes, whereas the proposal has considered 2 nos. 100T Harbour Mobile Cranes.
- (iii) Power has been taken as per norms and the average fuel rates have been taken instead of the current rates which are at its lowest and likely to increase in near future.

3.2. With regard to Feasibility Report, the MOPT vide its email dated 16 December 2015 has furnished the draft Feasibility Report. Subsequently, the MOPT vide its email dated 26 January 2016 has forwarded the Final Feasibility Report.

3.3. The Performance Standards proposed by the port are as follows:

Type of Cargo	Handling Rate at Berth 8
Coal/Coke	20291 Tonnes/day
Limestone	24620 Tonnes/day
Gypsum	24620 Tonnes/day
Others	24620 Tonnes/day
Type of Cargo	Handling Rate at Berth 9
Minerals	25000 Tonnes/day
Steel Coil & Products	12000 Tonnes/day
Agro Products	20000 Tonnes/day
Fertilisers	20000 Tonnes/day
Others	15000 Tonnes/day
Containers	20 moves/hr
Type of Cargo	Handling Rate at Berth 9A
Iron Ore	38828 Tonnes/day
Bauxite	29868 Tonnes/day
Other Minerals	29868 Tonnes/day

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the MOPT proposal dated 2 December 2015 alongwith the Feasibility Report was forwarded to the concerned users/ user organisations/ prospective bidders (as per the list forwarded by MOPT) for their comments. The comments received from some of the users/ user organisations and Prospective bidders were forwarded to the MOPT as feedback information. The MOPT has responded to the comments of users / user organisations / prospective bidders vide its letter dated 28 January 2016.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MOPT was requested vide our letter dated 18 January 2016 to furnish additional information/ clarification. The MOPT has responded vide its letter dated 27 January 2016. The information sought by us and the response of MOPT thereon are tabulated as below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Response furnished by MOPT
A.	General	
(i)	The MOPT in its letter dated 02 December 2015 has stated that its proposal in reference would be placed before the Board in its meeting scheduled on 21 December 2015 and that the MOPT would thereafter, forward the copy of the proceedings and Resolution to TAMP. We are not in receipt of the copy of the proceedings and Resolution. The MOPT to furnish the same immediately.	A copy of the proceedings and resolution is furnished by MOPT. (As per the document furnished by MOPT, it is seen that the Board of Trustees have approved the proposal for fixation of upfront tariff for a variety of cargo to be handled at Berth nos. 8, 9 and 9A)
(ii)	Out of the total length of the berth at 950 metres, the MOPT has stated that the length of the coal berth (Berth no. 8) would be 350 metres, length of the General cargo berth (Berth no. 9) would be 260 metres and the length of the iron ore berth (Berth no. 9A) would be 340 metres, thereby aggregating to 950 metres. In this regard, the MOPT to confirm, whether each of the berth would be bid out to different BOT operators or whether the entire project is envisaged to be bid out to a single BOT operator.	It is confirmed that the entire project is envisaged to be bid out to a single BOT Operator.
(iii)	As is seen from the proposal of MOPT, the yard capacity is the constraint for the berth no.8 and berth no. 9(A) In fact, there is a significant gap between the yard capacity and quay capacity. Therefore, the MOPT has proposed to consider the yard capacity for both the berths as the optimal capacity for tariff calculation. The berth no.8 and 9(A) would remain grossly underutilized. That being so, planning of berth no 8 and 9(A) with the quay capacity of 11.63 Million Tonnes and 14.95 Million Tonnes respectively should be fully justified. The MOPT to find ways and means to review the quay capacity if yard capacity cannot be improved. MOPT to also examine whether there is justification to have a length of 350 meters for the proposed berth no.8 and 340 meters for the proposed berth no. 9(A)	Berth No.8 is a coal berth and berth No.9A is an iron ore berth. Both these berths are to be designed for handling of capesize vessels. The quay capacity of both the berths has been arrived at considering the handling rates as per norms given in the guidelines. MoPT has already commenced the work of Deepening of the Channel to -19.80m to cater to capesize vessels. Hence the proposed lengths of Berths 8 and 9A cannot be reduced as this is the minimum requirement for berthing Capesize vessels.
(iv)	The proposal of MOPT envisages mechanised handling of Coal, (Limestone, Gypsum and Others) at Berth no. 8, mechanised handling of Iron Ore, (Bauxite, Other ores and Minerals) at Berth no. 9 and handling of multipurpose general cargo (viz., Minerals, Steel Coil & Products, Agro products, Fertilisers, Others) and Containers at Berth no. 9A by semi-mechanised means. The equipment deployment is proposed considering mechanised/ semi-mechanised handling of cargo listed for each of the three berths and reference tariff is arrived accordingly by the port. Further, for each berth the MOPT has already	In the proposal it is stated that the PPP Operator would have the freedom to handle any cargo of his choice. This means that the operator would have the freedom to set up either a mechanised iron ore handling plant, a mechanized coal handling plant or a general cargo berth on any or all the 3 berths. The MOPT proposal has envisaged a mechanised Coal Handling Terminal at Berth No. 8, a General Cargo Berth at Berth No. 9 and a mechanised iron ore handling plant at Berth 9A. This was done in order to fix the reference tariff for the BOT Operator in case he chooses to handle any of these cargoes. Cargoes not specifically mentioned in the scale of rates would fall in the category of "others" and the corresponding rates would apply. If the BOT Operator wishes to set up a mechanised coal or iron ore handling plant on all the 3 berths, then the reference tariff as fixed by TAMP for the same would apply.

	included a residual cargo i.e. "others" for which tariff is proposed. However, the MOPT in its proposal has stated that the PPP operator would have the freedom to handle any cargo of his choice. In this regard, it is presumed that "any other cargo of his choice" to be handled by the PPP operator would fall in the "Others" category, for which MOPT has already proposed reference tariff.	
(v)	The Feasibility report of December 2015 furnished by MOPT under cover of its letter dated 2 December 2015 is a "Draft". The MOPT to furnish a copy of the "Final" Feasibility Report.	The soft copy of the final feasibility report has already been sent to TAMP. (The MOPT vide its email dated 26 January 2016 has furnished Final Feasibility Report)
2.	Berth no. 8	
(i)	The Berth no. 8 is envisaged to handle Coal, Limestone, Gypsum and Others. The share of each type of cargo is furnished by MOPT at 75 : 10 : 10 : 5. When the berth is envisaged to handle multipurpose cargo, the approach of adopting the norms prescribed in the Upfront guidelines as applicable for a Coal terminal instead of adopting the norms as prescribed in the Upfront guidelines as applicable for a multipurpose berth to be justified.	The Berth No. 8 is envisaged to handle coal, however, during the pre-bid meeting, the users expressed their desire to also handle limestone, gypsum and other cargoes albeit in lesser quantities through the same mechanized handling plant and requested that tariff also be fixed for the same. So the mechanized handling system will have to be designed to handle coal, as well as gypsum, limestone or other similar cargo. Hence the upfront guidelines as applicable for the coal terminal have been adopted instead of those applicable for a multipurpose berth as the major commodity would be coal.
(ii)	As regards the cargo envisaged to be handled as 'Others', MOPT to confirm that the nature of 'other' cargo, its handling rate and productivity parameters are same as the cargo for which reference tariff is proposed.	No specific cargo is envisaged to be handled as "others". However, in order to cater to any unforeseen demand for any cargo not specified in the above category, the "others" category has also been included. It is confirmed that its handling rate and productivity parameters would be the same as the cargo for which reference tariff is proposed.
(iii)	Optimal Capacity	
a.	Quay Capacity	
(i)	The basis for considering the percentage share of Capesize Vessels and Panamax Vessels at 70 : 30 to be furnished.	Freight advantage to the users through deployment of Capesize vessels will encourage deployment of such vessels for Berth No.8. But this will be only in case of coal imports and not for other cargo like limestone and gypsum where predominantly Panamax vessels are deployed. In the tariff proposal we have considered 75% as coal traffic. Therefore the assumption that 70% vessels will be capesize is justified.
(ii)	The actual ratio of Capesize Vessels and Panamax Vessels with dry bulk cargo viz., Coal, Limestone, Gypsum and Others, visiting MOPT during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished.	Presently, the Port does not have the adequate infrastructure to handle capesize vessels at its berths. However, as stated earlier the Port has already awarded the contract for deepening of its channel and associated areas to handle capesize vessels. Hence, the BOT Operator shall also dredge the berth pockets to handle capesize vessels directly at the berth if he intends to set up a mechanised iron ore or coal handling plant. All the cargo handled by the Port during the years 2012-13 to 2014-15 has been through non capesize vessels. A few Capesize vessels have recently called at Berth No.6 and Berth No.7. But these were not fully loaded cape vessels.
(iii)	MOPT to confirm that the unloading rate of 50000 tonnes per day and 35000 tonnes per day in respect of Capesize Vessels and Panamax Vessels respectively, will be similar while handling all types of cargo viz., Coal, Limestone, Gypsum and Others.	It is confirmed that the unloading rate of 50,000 tonnes per day and 35,000 tonnes per day in respect of capesize vessels and panamax vessels respectively, will be similar while handling all types of cargo viz coal, limestone, gypsum and others. However, gypsum, limestone and other similar cargo would be handled through Panamax vessels.

b.	Yard Capacity	
(i)	The MOPT has proposed to hand over 79000 square metres of land for the envisaged project to stack coal, limestone, gypsum and others. The norms for estimation of yard capacity prescribes 70% of the total yard area that can be used for stacking cargo. As against the prescribed norm of 70%, the MOPT has considered 75% for coal, and 65% for other three cargo groups. The percentage of yard area that could be used for stacking other three cargo groups to be considered at 70% as stipulated in the guidelines.	For this project, 3 berths and back up area of about 65 acres is proposed to be handed over to one concessionaire. A lot of facilities like roads, dust suppression system, office, rail infrastructure etc will be common to all the 3 berths, therefore the entire area can be optimally used, effectively releasing additional space for cargo storage. Hence, the yard capacity can be considered as 75% as against the norm of 70%. The yard utilization for Limestone, Gypsum and others is accordingly being revised to 75%. The revised optimal capacity now works out to 5.70 MTPA and the revised workings and handling rates is furnished.
(ii)	The MOPT to furnish the Land use plan of the area of 79000 square metres of land proposed to be allotted.	The land used plan of MOPT is furnished.
(iii)	The stack height of 5 tonnes per sq. mtr in respect of coal as against 3 tonnes per sq. mtr. stipulated in the guidelines and 7 tonnes per sq. mtr in respect of each of the cargo item viz., limestone, gypsum and others, to be carefully examined by MOPT and supported with actuals achieved at MOPT during the years 2012 to 2015.	The stack heights of the cargo has been assessed considering the density of the cargo, plot size and angle of repose. These figures are in order. For the coal Terminal at berth No.7, stack height of 4.7 tons per sq.m was considered by TAMP. We had at that time produced the working details for arriving at a figure of 5 T/sq.m. The stack width considered at that time was 40 m whereas the stack width proposed now is 50m. Considering all these aspects, 5 T/sq.m is reasonable. As regards gypsum and limestone, the density of the material is about 2.3 T/cum compared to 0.8 T/cum for coal. However, the quantity of limestone and gypsum which will be handled will be significantly less compared to coal. Therefore the stack height for gypsum and limestone will be lesser compared to coal stacks. Considering all these aspects, stack height of 7 T/sq.m has been considered for gypsum and limestone.
(iv)	While fixing upfront tariff for a coal terminal at Visakhapatnam Port Trust (VPT) a stack height of 6 tonnes per Sq. metre was considered as against the norm of 3 tonnes per Sq. metre prescribed in the guidelines. The MOPT to review the yard capacity by considering a stack height of 6 tonnes per Sq. metre in respect of coal.	Coal is proposed to be stacked in a shed which will be totally covered. Therefore there will be restrictions in the stack height. Therefore stacking capacity of 5 tons/sq.m is reasonable. It will be difficult to achieve stacking capacity of 6tons/sq.m under these conditions.
(v)	The turnover norm prescribed in 2008 guidelines for coal terminal is 12. The plot turnover ratio of 25 considered by MOPT for each of the cargo items at a higher level to be examined carefully and supported with actuals achieved at MOPT during the years 2012 to 2015.	The facility will take about 3 years for construction. In the meantime South Western Railways has taken up the doubling of the rail lines which will be completed in 4 to 5 years period. Once the doubling work is completed, cargo evacuation will be smooth and achieving plot turnover ratio of 25 is possible. At present the plot turnover of SWPL terminal is more than 25 times, since 100% evacuation is by rail.
(vi)	As can be seen from the proposal, there is a wide gap between the optimal quay capacity at 11.625 MMTPA and the optimal yard capacity at 5.461 MMTPA. The yard capacity is seen as a constraint. The availability of coal cargo alone for berth no.8 is estimated at 10.9 Million tonnes in the year 2019, which increases upto 39 Million tonnes in the year 2030 as per the Draft Feasibility Report. In such a scenario, there may be a possibility that in the event of allotment of more area of land at a later stage it may enable the operator to handle more cargo, thereby resulting in windfall gain to the operator. In view of the above position, the MOPT to improve the yard capacity and minimize the gap between quay capacity and	In the context of Mormugao Port where availability of land is the single biggest constraint, it will be impossible to rectify the mismatch between quay capacity and yard capacity. There are already 2 dedicated coal berths under PPP operational at Mormugao Port. The tariff proposed for the coal berth is comparable to the existing tariff of coal berth No.7. We will not be able to reduce the gap between the quay capacity and the yard capacity as stated earlier. It is confirmed that there is no scope for allotment of additional area at a later stage to the BOT operator.

	yard capacity. If yard capacity cannot be improved, the berth having a quay capacity of 11.62 Million Tonnes is to be fully justified. The MOPT to also confirm that there would not be any scope for allotment of more area of land at a later stage to the BOT operator to cater to quay capacity or for any other reason.	
C. (i)	In the optimal yard capacity calculation, the MOPT has indicated the per day handling rate of Coal at 20291 tonnes and 24620 tonnes for each of Limestone, Gypsum and Others. The same is also considered in the calculation of handling rate (i.e. column 3 of the second table at page 6 of the proposal) In this regard, the MOPT to furnish detailed workings to arrive at the per day handling rate of Coal at 20291 tonnes and 24620 tonnes for each of Limestone, Gypsum and Others.	<p>The detailed workings to arrive at the per day handling rate of coal at 20,291 tonnes and 24,620 tonnes for each of limestone, gypsum and others are furnished. The details are also available on page 4 of the proposal. However, with the yard utilization for Limestone, Gypsum and Others now being revised to 75% from the earlier 65%, the per day handling rate now stands revised to 28408 tonnes instead of 24620 tonnes is furnished.</p> <p>(The document furnished by MOPT does not reflect the workings to arrive at the per day handling rate. The MOPT has again reproduced the calculation of optimal yard capacity, by taking into account the per day handling rate, as already available in its initial proposal)</p>
(ii)	The handling rate considered for arriving the optimal quay capacity is 50,000 T/day for capesize vessel and 35000T/day for Panamax vessel. The handling rate to be considered while arriving at the cargo handling charge has to be the handling rate (i.e. the berth day productivity) The MOPT to, therefore, review the computation of handling charge in the light of the above observation. Consequently, the performance standard proposed are also to be modified.	The handling rates have been worked by computing the quay capacity and yard capacity as per the norms of TAMP. In this case yard capacity has been considered for the handling rates since it is lower than the quay capacity which is the optimal capacity as per TAMP's definition. The mismatch between quay capacity and yard capacity cannot be bridged since land availability is an inherent problem for MoPT.
(iv)	Capital costs	
A. (i)	The MOPT to furnish supporting documents to justify the unit rates considered for estimation of each item of civil cost and furnish workings to correlate it to the amount considered in the civil cost estimation.	The soft copy of the final feasibility report containing the unit rates considered for estimation of each item of civil costs has been forwarded to TAMP.
(ii)	MOPT to confirm that all the items listed in the guidelines are considered for estimates of civil construction cost.	Confirmed
b.(i)	The MOPT to furnish documentary evidence in support of the cost of each of the Handling Equipment and furnish workings to correlate it to the amount considered in the capital cost estimation.	----- same as (a) (i) above -----
(ii)	In respect of the handling equipment, the reason for not considering the following equipment prescribed in the guidelines to be furnished: (a) Wagon loader and Truck loaders, 1 No. each. (b) 2 Nos. Cranes.	Rapid in Motion wagon handling system has been considered for wagon loading. Truck loaders may not be necessary. This is because the existing Berth No.7 has truck loading facility which is adequate to cater to the local coal importers. Cranes do not form part of the handling equipment. For occasional use, such equipment can be hired.
(iii)	The purpose for considering Rapid Rail Loading System to be brought out with justification.	Rapid rail loading ensures fast and environment friendly operations and hence rake dispatch will be faster and heavier. This will be for loading of coal onto rakes. Each rake can carry about 4000 tons of cargo. One rake rail dispatch per day will result in handling of approx 1.4 million tons of coal per annum.
(iv)	The cost of work shop equipment and electrical control and instrumentation to	Necessary rectifications have been made. The revised operating costs is furnished.

	be considered under the equipment category as stipulated in the guidelines instead of under civil construction cost.	
C.	As per the draft Feasibility Report, the berthing area in front of berth no.8 is required to be deepened. In this connection, MOPT to confirm that the capital dredging envisaged at ₹.2.68 crores is for the purpose stated in the Feasibility Report.	It is confirmed that the costs of deepening the berth area in front of berth No. 8 is estimated at ₹. 2.68 crores.
(v)	Operating costs	
A.	MOPT to furnish documentary evidence in support of cost of per unit of electricity of ₹6.50.	The documentary evidence in support of costs of per unit of electricity of ₹6.50 per unit is furnished. (The document dated 27 October 2015 is an inter-departmental document (from CME to FA & CAO) which states that overall average rate per unit for HT connection works out to ₹6.50 per unit)
B.	The upfront guidelines for the coal terminal (which has been considered as base by MOPT) prescribe norm for repairs and maintenance cost on handling equipment at 7% of capital cost of equipment. The MOPT is seen to have considered repairs and maintenance cost on handling equipment at 5% of capital cost of equipment. The MOPT to furnish reasons for considering the said cost at a lower level.	MOPT has considered repairs and maintenance costs on handling equipment at 7% and not at 5% i.e. ₹.12.93 crores being 7% of ₹.184.76 crores which is the total cost of handling equipment. The 5% stated above is a typographical error and may be read as 7% with the figure of ₹.12.93 crores remaining unchanged.
C.	Licence fee: The MOPT has calculated the licence fee at ₹ 6.59 crores, as given below: [95000 sq.m x ₹ 578/- per 10 sq.m per month (incl. spl. Levy of 9%) x 12 months] In this regard, the MOPT to clarify/ furnish the following:	It is informed that the area of 79,000 m ² is the total area of the yard available for storage of cargo whereas the area of 95,000 m ² considered by MOPT in the calculations of licence fee also includes the berth and its associated areas.
(i)	The area proposed to be allotted for berth no.8 in the project is indicated at 79000 sq.m and the same has been considered in the calculation of the optimal yard capacity. Area of 95000 sq.m considered by MOPT in the calculation of the licence fee does not match with area considered in the optimal yard capacity calculation. The mismatch in area to be corrected / explained.	
(ii)	The MOPT to give reference to the Scale of Rates/ Estate Rental schedule and furnish a detailed working to arrive at the per sq.m rate of licence fee considered in the calculation.	The rates have been adopted from the SoR approved by TAMP. Rates are indicated under Part III, Estate Rentals, I(a) The relevant rate is ₹.500/- per 10 sq.m per month effective from June 2012. This has been escalated @ 2% per annum for 3 years and 9% special rate has been applied.
(iii)	The rate of ₹.578/- appears to have been considered by MOPT by taking into account the rate of ₹.500/- per 10 sq.m per month approved in June 2013 (towards occupation of Foreshore land for the purpose of carrying out launch/ barge repairs workshop or any other industry including Commercial/ Non-Commercial purpose at Vasco Da Gama bay at Land other than at surveyed under Chalta no. 3 of P.T Sheet no.7) as base and considering a cumulative escalation of 2% per annum	The MOPT pension fund is under-funded to the extent of ₹. 1,000 crores and hence the special rate of 9% has been included towards meeting this liability.

	for a period of 3 years and thereafter considering an escalation of 9% towards special levy. The special levy of 9% approved by this Authority in the General Revision of SOR of MOPT vide Order No.TAMP/43/2012-MOPT dated 14 June 2013 is for limited purpose to meet the pension liability and is subject to review during the next tariff revision. The MOPT to examine and justify inclusion of the special levy in the estimation of licence fee, recognising that the reference tariff to be approved is for a long horizon of 30 years.																																																																																																			
(iv)	The Upfront guidelines for a coal terminal prescribes a free period of 25 days. As against this, the MOPT has proposed free period of 15 days for all types of import cargo and a free period of 25 days for all types of export cargo. The MOPT to prescribe the free days in line with the stipulation contained in the Upfront tariff guidelines.	We agree to this proposal. However rates will be kept unchanged.																																																																																																		
(v)	In calculation of storage charges, the MOPT has considered that 10% of the optimal capacity will attract storage charge. It implies that the balance quantity of 90% cargo will be evaluated within the free period. The storage charges prescribed following such a proposition for general cargo berths at the Kandla Port Trust has run into problems. There are also issues in storage charges prescribed at the Visakhapatnam Port Trust for PPP Projects. Therefore, the MOPT is requested to review the position and propose storage charges based on the realistic pattern of evaluation of cargo from the storage yard after the proposed free period.	We have considered a plot turn-over of 25 times which will result in cargo dwell time of about 14 days. Since the free time is 25 days, the storage charges realization may not happen. However, for fixation of tariff, 10% of the cargo is considered for the purpose of storage charges.																																																																																																		
(vi)	Berth hire calculation																																																																																																			
a.	The actual average GRT of the Vessels with dry bulk cargo viz., Coal, Limestone, Gypsum and Others during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished.	The actual average GRT of the vessels with dry bulk cargo during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December, 2015 as follows: Avg. GRT & Avg. Parcel of Commodities Handled from 2012-13 to 2014-15 & upto Dec. 2015																																																																																																		
b.	The actual average parcel size of the Vessels with dry bulk cargo viz., Coal, Limestone, Gypsum and Others during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished.																																																																																																			
<table><tr><th rowspan="2">Commodities</th><th colspan="4">AVG GRT</th><th colspan="4">AVG. PARCEL</th></tr><tr><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>April to Dec 2015</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>April to Dec 2015</th></tr><tr><td>Granite</td><td>10642</td><td>13683</td><td>13878</td><td>15421</td><td>10598</td><td>12681</td><td>11865</td><td>11185</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>47521</td><td>0</td><td>37928</td><td>38953</td><td>83662</td><td>0</td><td>46264</td><td>71800</td></tr><tr><td>Bauxite</td><td>23859</td><td>31198</td><td>32950</td><td>37534</td><td>35198</td><td>51133</td><td>53440</td><td>69122</td></tr><tr><td>Steel Coils/ Stl. Prod.</td><td>20460</td><td>23796</td><td>19020</td><td>18408</td><td>18408</td><td>19494</td><td>18581</td><td>15587</td></tr><tr><td>Container</td><td>13384</td><td>13464</td><td>9019</td><td>11632</td><td>4725</td><td>4564</td><td>3700</td><td>3523</td></tr><tr><td>Wood Chips</td><td>0</td><td>40024</td><td>40510</td><td>41780</td><td>0</td><td>39450</td><td>34969</td><td>37525</td></tr><tr><td>Coal / Coke</td><td>41556</td><td>44029</td><td>42674</td><td>41600</td><td>61905</td><td>68448</td><td>64887</td><td>62447</td></tr><tr><td>Limestone</td><td>0</td><td>0</td><td>35445</td><td>31217</td><td>0</td><td>0</td><td>55263</td><td>50645</td></tr><tr><td>Fertilizer</td><td>18800</td><td>17740</td><td>19285</td><td>18710</td><td>19488</td><td>129942</td><td>15249</td><td>17888</td></tr></table>			Commodities	AVG GRT				AVG. PARCEL				2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	Granite	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185	Iron Ore	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800	Bauxite	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122	Steel Coils/ Stl. Prod.	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587	Container	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523	Wood Chips	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525	Coal / Coke	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447	Limestone	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645	Fertilizer	18800	17740	19285	18710	19488	129942	15249	17888
Commodities	AVG GRT				AVG. PARCEL																																																																																															
	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015																																																																																												
Granite	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185																																																																																												
Iron Ore	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800																																																																																												
Bauxite	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122																																																																																												
Steel Coils/ Stl. Prod.	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587																																																																																												
Container	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523																																																																																												
Wood Chips	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525																																																																																												
Coal / Coke	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447																																																																																												
Limestone	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645																																																																																												
Fertilizer	18800	17740	19285	18710	19488	129942	15249	17888																																																																																												

c.	Considering the average unloading rate of 45500 tonnes per day in respect of capesize vessels and Panamax vessels and the optimal capacity, the MOPT has arrived at the no. of berth days at 120 days i.e. (5460875 tonnes / 45500 tonnes) Correspondingly, the no. of berth hours have also been worked out at 2880 hours (120 days x 24 hours) This does not match with 256 days considered in the quay capacity calculation at 70% utilisation (365 days X 70%) and in terms of berth hours at 6132 hours (i.e. 256 days x 24 hours) In other words, the berth would remain grossly underutilized. Underutilization of the berth arises because of the constraint of yard capacity. The MOPT to closely examine this issue and find ways and means to minimize the gap between the yard capacity and quay capacity.	It is difficult to bridge the gap between yard and quay capacity considering the bottlenecks at Mormugao Port. Dry bulk cargo like coal and iron ore can only be handled through fully mechanized means considering the impact on the environment.
d.	The basis for considering the ratio of foreign cargo/ vessels and coastal cargo/ vessels at 95: 5, to be explained.	The main cargo like coal, limestone and gypsum are imported cargo. Therefore the assumption of 95:5 is reasonable.
3.	Berth no. 9A	
(i)	The Berth no. 9A is envisaged to handle Iron Ore, Bauxite and Other Minerals. The share of each type of cargo is furnished by MOPT at 85 : 10 : 5. When the berth is envisaged to handle multipurpose cargo, the approach of adopting the norms prescribed in the Upfront guidelines as applicable for an Iron ore terminal instead of adopting the norms as prescribed in the Upfront guidelines as applicable for a multipurpose berth to be justified.	The Berth No. 9A is envisaged to handle Iron Ore, however, during the pre-bid meeting, the users expressed their desire to also handle bauxite and other cargoes albeit in lesser quantities through the same mechanized handling plant and requested that tariff also be fixed for the same. So the mechanized handling system will have to be designed to handle iron ore, as well as bauxite, or other similar cargo. Hence the upfront guidelines as applicable for the iron ore terminal have been adopted instead of those applicable for a multipurpose berth as the major commodity would be iron ore.
(ii)	As regards the cargo envisaged to be handled as 'Others', please confirm that the nature of 'other' cargo, its handling rate and productivity parameters are same as the cargo for which reference tariff is proposed.	No specific cargo is envisaged to be handled as "others", however, in order to cater to any unforeseen demand for any cargo not specified in the above category, the "others" category has also been included. It is confirmed that its handling rate and productivity parameters would be the same as the cargo for which reference tariff is proposed.
(iii) a.	Optimal Capacity Quay Capacity	
(i)	The basis for considering the percentage share of Capesize Vessels and Panamax Vessels at 70 : 30 to be furnished.	Freight advantage to the users through deployment of Capesize vessels will encourage deployment of such vessels for Berth No.9A. But this will be only in case of iron ore exports and may not be for other cargo like bauxite. In the tariff proposal we have considered 85% as iron ore traffic. Therefore the assumption that 70% vessels will be cape is justified.
(ii)	The actual ratio of Capesize Vessels and Panamax Vessels with cargo viz., Iron Ore, Bauxite and Other Minerals visiting MOPT during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015 to be furnished.	Presently, the Port does not have the adequate draft/infrastructure to handle capesize vessels at its berths. However, as stated earlier the Port has already awarded the contract for deepening of its channel and associated areas to handle capesize vessels. Hence, the BOT Operator shall also dredge the berth pockets to handle capesize vessels directly at the berth if he intends to set up a mechanised iron ore. All the cargo handled by the Port during the years 2012-13 to 2014-15 has been through non capesize vessels. Capesize vessels handled for iron ore vessels were mostly loaded at outer anchorage.

(iii)	MOPT to confirm that the unloading rate of 60000 tonnes per day and 55000 tonnes per day in respect of Capesize Vessels and Panamax Vessels respectively will be similar while handling all types of cargo viz., Iron Ore, Bauxite and Other Minerals.	It is confirmed that the loading rate of 60,000 tonnes per day and 55,000 tonnes per day in respect of capesize vessels and panamax vessels respectively, will be similar while handling all types of cargo viz iron ore, bauxite and others.
b.	Yard Capacity	
(i)	The MOPT to furnish the Land use plan of the area of 58100 square metres of land proposed to be allotted.	The land used plan of MOPT is furnished.
(ii)	The upfront guidelines for the Iron ore terminal prescribe a stack height of 15 tonnes per sq. mtr in respect of Iron ore. The stacking parameter considered by MOPT at 13 for iron ore terminal is not as per the norms prescribed in the 2008 guidelines. In view of this position, the MOPT to review the yard capacity by considering a stack height of 15 tonnes per sq. metre in respect of iron ore as per the prescribed norms.	The iron ore handling facility will be close to the Vasco city. Goa being highly sensitive to environment concerns, we will have to restrict the stack height. So achieving 15 T/sq.m will not be possible. 13 T/sq.m is reasonable.
(iii)	The stack height of 10 tonnes per sq. mtr in respect of Bauxite and Other Minerals, considered by MOPT to be supported with actuals achieved at MOPT during the years 2012 to 2015.	Presently we do not have dedicated plots for handling such cargo. Therefore this information is not available with us.
(iv)	The turnover norm prescribed in 2008 guidelines for iron ore terminal is 12. The plot turnover ratio of 25 considered by MOPT for each of the cargo items at a higher level to be examined carefully and supported with actuals achieved at MOPT during the years 2012 to 2015.	So far as iron ore is concerned, the entire cargo will come by barges. Since rail and road transport will not be involved, higher turnover can be achieved.
(v)	As can be seen from the proposal, there is a wide gap between the optimal quay capacity at 14.946 MMTPA and the optimal yard capacity at 9.577 MMTPA. The yard capacity is seen to be a constraint. In such a scenario, there may be a possibility that in the event of allotment of more area of land to the operator at a later stage it may enable the operator to handle more cargo, thereby resulting in windfall gain to the operator. In view of the above position, the MOPT to improve the yard capacity and minimize the gap between the yard and quay capacities. If yard capacity cannot be improved for justifiable reasons, the berth having a quay having a quay capacity of 14.946 MMTPA to be fully justified. The MOPT to also confirm that there would not be any scope for allotment of more area of land at a later stage to the BOT operator.	In the context of Mormugao Port where availability of land is the single biggest constraint, it will be impossible to rectify the mismatch between quay capacity and yard capacity. The tariff proposed for the iron berth is comparable to the existing tariff of berth No.9. We will not be able to reduce the gap between the quay capacity and the yard capacity as stated earlier. It is confirmed that there is no scope for allotment of additional area at a later stage to the BOT operator.
c.	In the optimal yard capacity calculation, the MOPT has indicated the per day handling rate of Iron Ore at 38828 tonnes and 29868 tonnes for each of Bauxite and Other Minerals. The same is also considered in the calculation of handling rate (i.e. column 3 of the second table at page 12 of the proposal) In this regard, the MOPT to	The handling rate considered for Cape and Panamax vessels are 60,000 and 55,000 respectively which translates into quay capacity of 14.95 MTPA. However, the yard capacity constraint limits the optimal capacity to 9.58 MTPA which translates into an annual average per day handling rate of iron ore at 38,828 tonnes and 29,868 tonnes for bauxite and others. The detail is furnished. The details are also available on page 10 of the proposal. (The document furnished by MOPT does not reflect the workings at arrive at the per day handling rate. The MOPT has again

	furnish detailed working to arrive at the per day handling rate of Iron Ore at 38828 tonnes and 29868 tonnes for each of Bauxite and Other Minerals. The handling rate considered for arriving at the optimal quay capacity is 90,000 T/day for capesize vessel and 50,000T/day for Panamax vessel. The handling rate to be considered while arriving at the cargo handling charge has to be the handling rate (i.e. the berth day productivity) The MOPT to, therefore, review the computation of handling charge in the light of the above observation. Consequently, the performance standard proposed may also have to be modified.	reproduced the calculation of optimal yard capacity, by taking into account the per day handling rate, as already available in its initial proposal)
(iv)	Capital costs	
a. (i)	The MOPT to furnish supporting documents to justify the unit rates considered for estimation of each item of civil cost and furnish workings to correlate it to the amount considered in the civil cost estimation.	The soft copy of the final feasibility report containing the unit rates considered for estimation of each item of civil costs has been forwarded to TAMP.
(ii)	MOPT to confirm that all the items listed in the guidelines are considered for estimation of civil construction cost	Confirmed
b.(i)	The MOPT to furnish documentary evidence in support of the cost of each of the Handling Equipment and furnish workings to correlate it to the amount considered in the capital cost estimation.	----- same as (a) (i) -----
(ii)	In respect of handling equipment, the reason for not considering the following equipment prescribed in the guidelines to be furnished. (a) Wagon tippler 2 Nos. (b) Cranes 2 Nos.	The existing terminal handled only Goan ore which was brought by barges. The Karnataka ore normally comes by rail to Sanvordem from where it is shifted to river loading jetties and transferred to barges. Therefore wagon tipping system is not required as the entire ore is handled through barges only. Cranes will not be required for iron ore handling since it will be a totally mechanized system.
(iii)	The consideration of 4 Barge unloaders to be justified with the purpose for considering the Barge unloaders.	Barge unloaders will be necessary since 100% of the ore is barged to the Port. 4 barge unloaders are necessary to maintain the stock of ore in the yard. The barge unloaders proposed will be of 1200 TPH capacity each.
(iv)	The cost of work shop equipment and electrical control and instrumentation to be considered under the equipment category as stipulated in the guidelines instead of under civil construction cost.	Necessary rectifications have been made. The revised operating costs and handling charges is furnished.
c.	As per the draft Feasibility Report, the berthing area in front of berth no.9A is required to be deepened. In this connection, MOPT to confirm that the capital dredging envisaged at ₹.2.68 crores is for the purpose stated in the Feasibility Report.	It is confirmed that the costs of deepening the berth area in front of berth No. 9A is estimated at ₹. 2.68 crores.
(v)	Operating costs	
a.	MOPT to furnish documentary evidence in support of per unit of electricity of ₹.6.50.	The documentary evidence in support of costs of per unit of electricity of ₹. 6.50 per unit is furnished. (The document dated 27 October 2015 is an inter-departmental document (from CME to FA & CAO) which states that overall average rate per unit for HT connection works out to ₹6.50 per unit)

b.	The upfront guidelines for the iron ore terminal (which has been considered as base by MOPT) prescribe considering repairs and maintenance cost on handling equipment at 7% of cost of equipment. The MOPT is seen to have considered repairs and maintenance cost on handling equipment at 5% of cost of equipment. The MOPT to furnish the reasons for considering the said cost at a lower level.	MOPT has considered repairs and maintenance costs on handling equipment at 7% and not at 5% i.e. ₹.17.45 crores being 7% of ₹.249.23 crores which is the total cost of handling equipment. The 5% stated above is a typographical error and may be read as 7% with the figure of ₹.17.45 crores remaining unchanged.
c.	Licence fee: The MOPT has calculated the licence fee at ₹ 5.90 crores, as given below: [85000 sq.m x ₹ 578/- per 10 sq.m per month (incl. spl. Levy of 9%) x 12 months] In this regard, the MOPT to clarify/ furnish the following:	It is informed that the area of 58,100 m ² is the total area of the yard available for storage of cargo whereas the area of 85,000 m ² considered by MOPT in the calculations of licence fee also includes the berth and its associated areas.
(i)	The area proposed to be allotted for berth no. 9A in the project is indicated at 58100 sq.m and the same has been considered in the calculation of the optimal yard capacity. Area of 85000 sq.m considered by MOPT in the calculation of the licence fee does not match with area considered in the optimal yard capacity calculation. The mismatch in area may be corrected / explained.	
(ii)	The query raised at Serial No.2(v) (c) (ii) and (iii) above are reiterated for this berth as well.	The rates have been adopted from the SoR approved by TAMP. Rates are indicated under Part III, Estate Rentals, I(a) The relevant rate is ₹.500/- per 10 sq. m per month effective from June 2012. This has been escalated @ 2% per annum for 3 years and 9% special rate has been applied. The MOPT pension fund is under funded to the extent of ₹.1,000 crores and hence the special rate of 9% has been included towards meeting this liability.
(iii)	The Upfront guidelines for an iron ore terminal prescribes a free period of 25 days. As against this, the MOPT has proposed a free period of 15 days for all types of import cargo and a free period of 25 days for all types of export cargo. The MOPT is requested to prescribe the free days in line with the stipulation contained in the Upfront tariff guidelines.	We agree to this proposal. However rates will be kept unchanged.
(iv)	In calculation of storage charges, the MOPT has considered that 10% of the optimal capacity will attract storage charge. It implies that the balance quantity of 90% cargo will be evaluated within the free period. The storage charges prescribed following such a proposition for general cargo berths at the Kandla Port Trust has run into problems. There are also issues in storage charges prescribed at the Visakhapatnam Port Trust for PPP Projects. Therefore, the MOPT is requested to review the position and propose storage charges based on the realistic pattern of evaluation of cargo from the storage yard after the proposed free period.	We have considered a plot turn-over of 25 times which will result in cargo dwell time of about 14 days. Since the free time is 25 days, the storage charges realization may not happen. However, for fixation of tariff 10% of the cargo is considered for the purpose of storage charges.

(viii)	Berth hire calculation																																																																																																			
a.	The actual average GRT of the Vessels with cargo viz., Iron ore, Bauxite and Other Minerals during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished	<div>The actual average GRT of the vessels with dry bulk cargo during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December, 2015 is as follows :</div> <div>Avg. GRT & Avg. Parcel of Commodities Handled from 2012-13 to 2014-15 & upto Dec. 2015</div> <table><tr><th rowspan="2">Commodities</th><th colspan="4">AVG GRT</th><th colspan="4">AVG. PARCEL</th></tr><tr><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>April to Dec 2015</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>April to Dec 2015</th></tr><tr><td>Granite</td><td>10642</td><td>13683</td><td>13878</td><td>15421</td><td>10598</td><td>12681</td><td>11865</td><td>11185</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>47521</td><td>0</td><td>37928</td><td>38953</td><td>83662</td><td>0</td><td>46264</td><td>71800</td></tr><tr><td>Bauxite</td><td>23859</td><td>31198</td><td>32950</td><td>37534</td><td>35198</td><td>51133</td><td>53440</td><td>69122</td></tr><tr><td>Steel Coils/ Stl. Prod.</td><td>20460</td><td>23796</td><td>19020</td><td>18408</td><td>18408</td><td>19494</td><td>18581</td><td>15587</td></tr><tr><td>Container</td><td>13384</td><td>13464</td><td>9019</td><td>11632</td><td>4725</td><td>4564</td><td>3700</td><td>3523</td></tr><tr><td>Wood Chips</td><td>0</td><td>40024</td><td>40510</td><td>41780</td><td>0</td><td>39450</td><td>34969</td><td>37525</td></tr><tr><td>Coal / Coke</td><td>41556</td><td>44029</td><td>42674</td><td>41600</td><td>61905</td><td>68448</td><td>64887</td><td>62447</td></tr><tr><td>Limestone</td><td>0</td><td>0</td><td>35445</td><td>31217</td><td>0</td><td>0</td><td>55263</td><td>50645</td></tr><tr><td>Fertilizer</td><td>18800</td><td>17740</td><td>19285</td><td>18710</td><td>19488</td><td>12994 2</td><td>15249</td><td>17888</td></tr></table>	Commodities	AVG GRT				AVG. PARCEL				2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	Granite	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185	Iron Ore	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800	Bauxite	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122	Steel Coils/ Stl. Prod.	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587	Container	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523	Wood Chips	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525	Coal / Coke	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447	Limestone	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645	Fertilizer	18800	17740	19285	18710	19488	12994 2	15249	17888
Commodities	AVG GRT				AVG. PARCEL																																																																																															
	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015																																																																																												
Granite	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185																																																																																												
Iron Ore	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800																																																																																												
Bauxite	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122																																																																																												
Steel Coils/ Stl. Prod.	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587																																																																																												
Container	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523																																																																																												
Wood Chips	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525																																																																																												
Coal / Coke	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447																																																																																												
Limestone	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645																																																																																												
Fertilizer	18800	17740	19285	18710	19488	12994 2	15249	17888																																																																																												
b.	The actual average parcel size of the Vessels with cargo viz., Iron ore, Bauxite and Other Minerals during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished.	----- same as above -----																																																																																																		
c.	Considering the average handling rate of 58500 tonnes per day in respect of capesize vessels and Panamax vessels and the optimal capacity, the MOPT has arrived at the no. of berth days at 164 days i.e.(9577219 tonnes / 58500 tonnes) Correspondingly, the no. of berth hours have also been worked out at 3929 hours (164 days x 24 hours) This does not match with 256 days considered in the quay capacity calculation at 70% utilisation (365 days X 70%) and in terms of berth hours at 6132 hours (256 days x 24 hours) In other words, the berth would remain grossly underutilized. Underutilisation of berth arises because of the constraint of yard capacity. The MOPT to closely examine the issue and find ways and means to minimize the gap between the yard and quay capacity.	It is difficult to bridge the yard and quay capacity considering the bottlenecks at Mormugao Port. Dry bulk cargo like iron ore can only be handled through fully mechanized means considering the impact on the environment and the pattern of handling in this area.																																																																																																		
d.	The basis for considering the ratio of foreign cargo/ vessels and coastal cargo/ vessels at 95 : 5, to be explained.	The main cargo namely iron ore and Bauxite are export cargo. Therefore the assumption of 95:5 is reasonable.																																																																																																		
4.	<u>Berth no. 9</u>																																																																																																			
(i)	As regards the cargo envisaged to be handled as 'Others', please confirm that the nature of 'other' cargo, its handling rate and productivity parameters are same as the cargo for which reference tariff is proposed.	Confirmed																																																																																																		
(ii)	The MOPT to furnish the Land use plan of the area of 70000 square metres of land proposed to be allotted.	(The MOPT has furnished the Land Use plan)																																																																																																		
(iii)	<u>Optimal Capacity</u>																																																																																																			
a.	The basis for considering the	The percentage share of minerals have been arrived at after																																																																																																		

	percentage share of Minerals, Steel coil & Products, Agro Products, Fertilisers, Others and Containers at 25 : 20 : 5 : 5 : 15 : 30 to be furnished.	discussions with the Technical Consultants.
b.	In the calculation of optimal capacity of berth no. 9, the handling rate of 'Others' has been correctly indicated by MOPT at 2500 tonnes per day, as per norms prescribed in the Upfront guidelines of 2008. When the cargo is envisaged to be handled by a 100 tonne HMC, a 50% increase over the handling rate prescribed in the guidelines for other bulk cargo is reckoned with. Accordingly, updated handling rate of 3750 tonnes per day per HMC for other cargo ought to have been considered by MOPT. Thus, for deployment of 2 no. of HMCs, the handling rate works out to 7500 tonnes per day, instead of 15000 tonnes considered by the MOPT. The MOPT to, therefore, rectify the calculation of optimal capacity in respect of 'Others'.	It is envisaged that the 'Others' shall include dry bulk cargoes like Coal, Limestone, Minerals, etc handled at Berth 9 using the HMC for which the norm as per the Guidelines is 7500 Tonnes/Day.
(iv)	Capital costs	
a.(i)	The MOPT to furnish supporting documents to justify the unit rates considered for estimation of each item of civil cost and furnish workings to correlate it to the amount considered in the civil cost estimation.	The soft copy of the final feasibility report containing the unit rates considered for estimation of each item of civil costs has been forwarded to TAMP.
(ii)	MOPT to confirm that all the items listed in the guidelines are considered for estimation of civil construction cost.	Confirmed
b.(i)	The MOPT to furnish documentary evidence in support of the cost of each of the Handling Equipment and furnish workings to correlate it to the amount considered in the capital cost estimation.	----- same as (a) (i) -----
c.	Explain the reasons for deviation from the normative list of equipment prescribed for multipurpose cargo berth in the 2008 guidelines. The MOPT to also furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility, to show that given the productivity of each type of the equipment, the numbers of different equipment commensurate with the optimal capacity of the multipurpose cargo berth.	Level luffing cranes have been replaced with 100 HMCs since HMC are more efficient and versatile compared with level luffing cranes. 2 HMCs are provided to take care of breakdowns and also to handle gearless vessels. Reach stackers and tractor trailers have been included so that containers also can be handled. Apart from these there are no deviations from the normative list.
(v)	Operating costs	
a.	Fuel Cost	
(i)	MOPT to furnish documentary evidence in support of cost of fuel at ₹ 60/- per litre.	Due to the fluctuation in crude prices, fuel price undergoes constant variation. An average of ₹60/- per litre was considered. The HSD prices in Jan 2014, Jan 2015 and Jan 2016 are ₹66.37, ₹ 53.15 and ₹ 45.24 respectively
(ii)	The basis for considering fuel consumption of 7 litres per hour for Tractor Trailers and 12 litres per hour for Reach Stackers to be explained with justification.	Fuel consumption has been ascertained from the existing yard operations. In case of Tractor trailer, the consumption works out to 16 litres per hour. For the reach stacker it works out to 25 litres per hour. The revised operating costs and handling charges is furnished.
c.	Licence fee	

(i)	Queries raised at Serial No.2 (v) (c) (ii) and (iii) are reiterated for this berth as well.	<p>It is informed that the area of 54600 m² is the total area of the yard available for storage of cargo whereas the area of 70,000 m² considered by MOPT in the calculations of licence fee also includes the berth and its associated areas.</p> <p>The rates have been adopted from the SoR approved by TAMP. Rates are indicated under Part III, Estate Rentals , I(a) The relevant rate is ₹.500/- per 10 sq.m per month effective from June 2012. This has been escalated @ 2% per annum for 3 years and 9% special rate has been applied.</p> <p>The MOPT pension fund is under-funded to the extent of ₹.1,000 crores and hence the special rate of 9% has been included towards meeting this liability.</p>																																																																																																		
(vi)	The basis for considering the ratio of foreign cargo/ vessels and Coastal cargo/ vessels at 100 : 0 in respect of Minerals and Steel Coil & Products, 90 : 10 in respect of Agro Products, Fertilisers and Containers and 95 : 5 in respect of Others, in the calculation of Cargo handling charges and Berth hire charges to be explained.	Based on the cargo and the origin/destination of import/export these ratios have been considered.																																																																																																		
(vii)	The Upfront guidelines for a multipurpose cargo berth prescribes a free period of 5 days for import cargo and a free period of 15 days for export cargo. As against this, the MOPT is seen to have prescribed a free period of 15 days for import cargo and a free period of 25 days for export cargo. The MOPT to prescribe the free days in line with the stipulation contained in the Upfront tariff guidelines.	We agree to this proposal. However rates will be kept unchanged.																																																																																																		
(viii)	Berth hire calculation																																																																																																			
a.	The actual average GRT of the Vessels with cargo viz., Minerals, Steel coil & Products, Agro Products, Fertilisers, Others and Containers during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished.	<p>The actual average GRT of the vessels during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December, 2015 as follows:</p> <p>Avg. GRT & Avg. Parcel of Commodities Handled from 2012-13 to 2014-15 & upto Dec. 2015</p> <table><tr><th rowspan="2">Commodities</th><th colspan="4">AVG GRT</th><th colspan="4">AVG. PARCEL</th></tr><tr><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>April to Dec 2015</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>April to Dec 2015</th></tr><tr><td>Granite</td><td>10642</td><td>13683</td><td>13878</td><td>15421</td><td>10598</td><td>12681</td><td>11865</td><td>11185</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>47521</td><td>0</td><td>37928</td><td>38953</td><td>83662</td><td>0</td><td>46264</td><td>71800</td></tr><tr><td>Bauxite</td><td>23859</td><td>31198</td><td>32950</td><td>37534</td><td>35198</td><td>51133</td><td>53440</td><td>69122</td></tr><tr><td>Steel Coils/ Stl. Prod.</td><td>20460</td><td>23796</td><td>19020</td><td>18408</td><td>18408</td><td>19494</td><td>18581</td><td>15587</td></tr><tr><td>Container</td><td>13384</td><td>13464</td><td>9019</td><td>11632</td><td>4725</td><td>4564</td><td>3700</td><td>3523</td></tr><tr><td>Wood Chips</td><td>0</td><td>40024</td><td>40510</td><td>41780</td><td>0</td><td>39450</td><td>34969</td><td>37525</td></tr><tr><td>Coal / Coke</td><td>41556</td><td>44029</td><td>42674</td><td>41600</td><td>61905</td><td>68448</td><td>64887</td><td>62447</td></tr><tr><td>Limestone</td><td>0</td><td>0</td><td>35445</td><td>31217</td><td>0</td><td>0</td><td>55263</td><td>50645</td></tr><tr><td>Fertilizer</td><td>18800</td><td>17740</td><td>19285</td><td>18710</td><td>19488</td><td>12994 2</td><td>15249</td><td>17888</td></tr></table>	Commodities	AVG GRT				AVG. PARCEL				2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	Granite	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185	Iron Ore	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800	Bauxite	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122	Steel Coils/ Stl. Prod.	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587	Container	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523	Wood Chips	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525	Coal / Coke	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447	Limestone	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645	Fertilizer	18800	17740	19285	18710	19488	12994 2	15249	17888
Commodities	AVG GRT				AVG. PARCEL																																																																																															
	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015	2012-13	2013-14	2014-15	April to Dec 2015																																																																																												
Granite	10642	13683	13878	15421	10598	12681	11865	11185																																																																																												
Iron Ore	47521	0	37928	38953	83662	0	46264	71800																																																																																												
Bauxite	23859	31198	32950	37534	35198	51133	53440	69122																																																																																												
Steel Coils/ Stl. Prod.	20460	23796	19020	18408	18408	19494	18581	15587																																																																																												
Container	13384	13464	9019	11632	4725	4564	3700	3523																																																																																												
Wood Chips	0	40024	40510	41780	0	39450	34969	37525																																																																																												
Coal / Coke	41556	44029	42674	41600	61905	68448	64887	62447																																																																																												
Limestone	0	0	35445	31217	0	0	55263	50645																																																																																												
Fertilizer	18800	17740	19285	18710	19488	12994 2	15249	17888																																																																																												
b.	The actual average parcel size of the Vessels with cargo viz., Minerals, Steel coil & Products, Agro Products, Fertilisers, Others and Containers during the years 2012-13 to 2014-15 and upto December 2015, to be furnished.	----- same as above -----																																																																																																		
5.	Reference Tariff Schedule																																																																																																			

	The MOPT has proposed general conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel. These proposed conditionalities to be modified in line with the amendments effected vide Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015, wherein all the Major Port Trusts have been directed to amend their existing Scale of Rates by suitably incorporating the amended provisions.	This shall be complied with.
--	---	------------------------------

6. A joint hearing on the case in reference was held on 8 January 2016 at the MOPT premises. The MOPT made a brief power-point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users/ organisation bodies/ prospective applicants have made their submissions

7. As decided during the joint hearing, the users/ prospective applicants were requested to furnish their comments. Accordingly, some of the users/ prospective applicants have furnished their comments. These comments were forwarded to MOPT. The MOPT has responded vide its letter dated 05 February 2016.

8.1. The MOPT vide its email dated 17 February 2016 has furnished the revised Scale of Rates (SOR) for prescription of storage charges irrespective of the three berths as given below:

		First 7 Days	8 th to 14 th Day	15 th Day Onwards
	Cargo			
1	Coal / Coke	3.35	5.03	6.70
2	Limestone	3.35	5.03	6.70
3	Gypsum	3.35	5.03	6.70
4	Other Dry Bulk Cargo	3.35	5.03	6.70
5	Minerals	3.14	4.71	6.27
6	Steel Coil & Products	6.54	9.80	13.07
7	Agro Products	3.92	5.88	7.84
8	Fertilisers	3.92	5.88	7.84
9	Others	5.23	7.84	10.46
10	Containers (per TEU)	81.69	122.54	163.39
11	Iron Ore	1.96	2.94	3.92
12	Bauxite	1.96	2.94	3.92
13	Other Minerals	1.96	2.94	3.92

8.2. Vide the said e-mail, the MOPT has also requested to incorporate the latest guidelines on Priority berthing issued by the Ministry of Shipping as applicable to the existing Scale of Rates of all the Major Port Trusts.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) (a) The Mormugao Port Trust (MOPT), whose major cargo share in the past has been iron ore, has now decided to diversify and handle other commodities including containers at the port. In this connection, the Port has decided to convert its existing Berth No.8 (Liquid berth), Berth No.9 including Mechanical Ore Handling Plant (MOHP), existing barge jetties and passenger launch jetty, to handle a variety of

multipurpose cargo like Coal, Containers, Iron Ore and other general cargo on PPP basis. Accordingly, the MOPT has approached this Authority for fixation of Reference tariff for handling Mechanised Coal/ Limestone/ Gypsum at Berth No.8, General Cargo viz. Minerals, Steel Coil & Products, Agro Products, Fertilisers, Other Dry Bulk Cargo and containers at Berth No. 9 and handling Mechanised Iron Ore/ Bauxite/ Other Ores and Mineral at Berth 9A. The proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.

- (b) After shifting of liquid handling from berth 8 and dismantling MOHP from berth 9 and Barge berth, the entire berth length is reported to be 950 metres. Out of which, the length of the proposed coal berth at berth no.8 is reported to be 350 metres, berth length for General Cargo berth no. 9 is 260 metres and the balance 340 metres is for the proposed iron ore berth at berth no.9A. The MOPT has confirmed that the entire project comprising of 3 berths would be bid out to a single BOT Operator. The Port has reported that the 3 proposed berths has been merged into a single project after taking into account the position that one full length of Railway rake requires a railway line with 720 mtrs. Length.
- (ii) Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification. On the ground that there is no comparable berth either in MOPT or in any other port on account of the difference in optimal capacity and Capital Cost, the MOPT has formulated the proposal following the 2008 Upfront tariff guidelines, in line with the stipulation contained in clause 2.4 of the Reference Tariff Guidelines.
- (iii) The Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) in their comments have stated about MOPT not consulting or taking feedback of the iron ore exporters from Goa, being the main users, while finalising the proposal in reference. In this regard, as brought out by MOPT, though the views of Iron ore users were not taken into consideration while conceptualising the project, all Major stake holders including members of GMOEA have been consulted before finalizing the report. The MOPT has also stated that the Board of Trustees of the MOPT is also represented by the Port Users including Iron Ore exporters, and that the proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.
- (iv) The MOPT had initially filed the proposal in December 2015. Subsequently, while responding to the additional information/ clarification sought by us, the MOPT vide its letter dated 27 January 2016 has made some changes in the cost statements. The changes are to the extent of rectification of some calculation errors. The revised Cost statement furnished by MOPT in January 2016, along with the information/ clarification furnished by the MOPT during the proceedings of the case in reference is considered in the analysis.
- (v) The proposal of MOPT envisages mechanised handling of Coal, Limestone, Gypsum and Other dry bulk cargo at Berth no. 8, mechanised handling of Iron Ore, Bauxite, Other ores and Minerals at Berth no. 9 and handling of multipurpose general cargo viz., Minerals, Steel Coil & Products, Agro products, Fertilisers, Others) and Containers at Berth no. 9A by semi-mechanised means. However, the MOPT in its proposal as well as during the joint hearing has stated that the PPP operator would have the freedom to handle any cargo of his choice. In this regard, the GMOEA have submitted that by offering the so called freedom to the operator, the scope of the project has been kept very vague and flexible by MOPT and that based on such vague project specification, the tariff setting would be pre-mature, inaccurate and detrimental to the users. In view of his position, the GMOEA is of the view that the tariff should be determined only after the specific details of the project are known. The SWPL has also requested to consider the 1st Berth as general cargo berth, 2nd Berth as Mechanised Berth for Iron ore/ Bauxite and the 3rd Berth for Coal/ Coke/ Limestone and that the Berth hire charges is to be applied accordingly. In this regard, the MOPT has stated that to ensure terminals are not idle for want of cargo, it wants to give flexibility to the successful bidder to decide the actual configuration of the project. According to MOPT, it is the prerogative of the winning bidder to decide what mix or type of cargo he would handle. However, the MOPT has confirmed that the reference tariff as fixed under the case in reference would only be applicable. The MOPT has also confirmed that cargoes not specifically mentioned in the scale of rates would fall in the category of "others" and the corresponding rates would apply.

- (vi) Given that the Port has decided to redevelop its existing Berth No.8 (Liquid berth), Berth No.9 including Mechanical Ore Handling Plant (MOHP), existing barge jetties and passenger launch jetty, the GMOEA is of the view that existing equipment at Berth No.9 or equipment ordered by the Port can be made use of for the new iron ore berth to reduce the cost and ultimately the tariff. Further, the GMOEA has also stated that income to be received from sale of existing equipment and scrap from the existing berth has not been captured in the cost projections. In this regard, it is relevant to mention here that the existing equipment, being the asset of the MOPT, gets reflected in the books of MOPT and in the event of sale such equipment, the sale proceeds would accrue to the MOPT. In the case in reference, a tariff is being fixed for an Operator who would be operating the said berths in future taking into account the capital costs and the operating costs for the project. In such a scenario, income to be received from sale of existing equipment would not find a place in the costing of the BOT operator, as confirmed by the MOPT.
- (vii) (a) During the joint hearing held on 8 January 2016 in MOPT at the proposal in reference, the Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. (APSEZL) made a request for holding one more joint hearing on the proposal in reference, on the ground that it requires some more time to offer its comments. In this connection, it has already been conveyed to the APSEZL during the joint hearing itself that given the time frame given by the Reference Tariff guidelines to process the proposal in reference in a time bound manner, it may not be possible to hold another joint hearing. However, the APSEZL was given an opportunity to submit its comments in writing on the subject proposal. Accordingly, the APSEZL has furnished its comments vide its letter dated 27 January 2016.
- (b) Similarly, the South West Port Limited (SWPL) (one of the BOT operators at MOPT) vide its letter dated 14 March 2016 has, inter alia, expressed its desire to participate in the joint hearing. In this regard, it is relevant to mention here that a joint hearing on the case in reference has already been held on 8 January 2016 at the MOPT premises. The SWPL was represented by its two officials. The submissions made by them during the joint hearing have been taken on record. The question of holding a joint hearing again, therefore, does not arise.

A. Berth no. 8:

- (viii) Though, the proposed Berth no. 8 is envisaged to handle Coal, Limestone, Gypsum and Others in the ratio of 75 : 10 : 10 : 5, the MOPT is seen to have adopted the norms prescribed in the Upfront guidelines as applicable for a Coal terminal instead of adopting the norms as prescribed in the Upfront guidelines as applicable for a multipurpose berth. In this regard, the MOPT has stated that the major commodity handled would be coal and that limestone, gypsum and other cargoes would be handled only in lesser quantities. It is noteworthy that inclusion of handling of Limestone, Gypsum and Others is reported to be based on a suggestion to this effect expressed by the users at the pre-bid meeting. The MOPT has also stated that the envisaged mechanized handling system would be designed to handle coal, gypsum, limestone and other similar cargo. Even the prescription of a rate for 'Others' is reported to enable handle any unforeseen dry bulk cargo not specified in the cargo items listed above. Nevertheless, the MOPT has confirmed that the handling rate and productivity parameters in respect of 'Others' would be the same as the cargo for which reference tariff has been proposed by them.
- (ix) Optimal Capacity:
- (a) Optimal Quay Capacity:
- (i) By considering the unloading rate of Capesize Vessel at 50000 tonnes per day and that of the Panamax Vessel at 35000 tonnes per day and the percentage share of Capesize vessels and Panamax vessels at 70:30, the MOPT has arrived at the optimal quay capacity at 11.63 Million Metric Tonnes Per Annum for an operation of 365 days at 70% utilisation.
- (ii) The unloading rate of Capesize Vessel at 50000 tonnes per day and that of the Panamax Vessel at 35000 tonnes per day considered by the MOPT are as per the norms prescribed in the Upfront tariff guidelines of 2008 as applicable for a coal terminal. The MOPT has also confirmed that the unloading rate of 50,000 tonnes per day and 35,000 tonnes per day in respect of capesize vessels and panamax vessels respectively, will be

similar while handling all types of cargo viz coal, limestone, gypsum and others. This position is relied upon.

- (iii) The percentage share of Capesize vessels and Panamax vessels at 70:30 as considered by MOPT is reported to be based on the position that coal having a share of 75% would be brought in by Capesize vessels and other cargo viz., Limestone, Gypsum and Others, totally constituting a share of 25% would be predominantly brought in by Panamax vessels. Since the Port does not have the adequate infrastructure to handle capsize vessels at its berths at present, the share of capsize vessels in the current scenario couldn't be determined. Given that the percentage share of Capesize vessels and Panamax vessels at 70:30 is as per the Feasibility Report and since none of the users have raised any objection with regard to the percentage share of Capesize vessels and Panamax vessels, the ratio of 70:30 as considered by the MOPT is relied upon in the analysis.
- (iv) Accordingly, the optimal quay capacity as determined by the MOPT at 11.63 Million Metric Tonnes Per Annum is considered in this analysis.

(b) Optimal Yard Capacity:

- (i) The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. In its proposal, the port envisages allotment of 95000 sq.m of land. Out of the said area, 79000 sq.m of land has been earmarked to stack coal, limestone, gypsum and others and the balance 16000 sq.m of land is envisaged to be used for ancillary purposes.
- (ii) The norms for estimation of yard capacity prescribes 70% of the total stack yard area for stacking cargo. In this regard, since the entire project of 3 berths along with the backup area would be handed over to one concessionaire, the MOPT is of the view that a lot of facilities like roads, dust suppression system, office, rail infrastructure etc. will be common to all the 3 berths. In view of this position, the MOPT, as against the prescribed norm of 70%, has considered 75% utilisation of the stack area.
- (iii) (a) The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre for stacking coal. The MOPT has considered the stacking factor at 5 tonnes per square metre. It is noteworthy that while fixing upfront tariff for coal terminal at Visakhapatnam Port Trust (VPT), a stack height of 6 tonnes per sq. metre was considered. In this regard, the MOPT has argued that in the project in reference, since the Coal is proposed to be stacked in a shed which will be totally covered, it would be difficult to achieve a stack height of 6 tonnes per sq. metre. The stack height of coal at 5 tonnes per sq. metre as considered by the port is relied upon.
- (b) The guidelines for upfront tariff setting do not prescribe any stacking factor norm for cargo viz., limestone, gypsum and others. The MOPT in its proposal has considered a stack height of 7 tonnes per sq. metre in respect of limestone, gypsum and others, based on the operational factors. The stack height of limestone, gypsum and others as considered by the port is relied upon.
- (iv) The turnover norm prescribed in 2008 guidelines for coal terminal is 12. The MOPT has, however, considered the plot turnover ratio of 25 for each of the cargo taking into account the smooth evacuation of cargo anticipated by it in the next few years, owing to the doubling of the rail lines. The MOPT has also sought to justify its position by stating that the turnover ratio of an existing BOT operator at MOPT viz., South West Port Limited (SWPL) is more than 25 times, since its entire cargo is evacuated by rail.
- (v) By considering 75% of the utilization of land for the purpose of stacking, the stacking factor and turnover ratio as discussed above, the total optimal yard capacity of the facility works out to 5.70 million tonnes per annum at 70% utilisation.

- (c) Thus, the optimal capacity of the facility is considered at 5.70 million tonnes per annum, being the lower among the quay capacity (11.63 million tonnes per annum) and yard capacity (5.70 million tonnes per annum)
 - (d) As can be seen from the above, there is a wide gap between the optimal quay capacity at 11.63 MMTPA and the optimal yard capacity at 5.70 MMTPA. The yard capacity is seen as a constraint. In other words, though the quay has a capacity of 11.63 Million Tonnes to handle, the prospective BOT operator may not be in a position to handle more than what the yard can stack. In such a scenario, there may be a possibility that in the event of allotment of more area of land at a later stage it may enable the operator to handle more cargo, thereby resulting in windfall gain to the operator. When asked to improve the yard capacity and minimize the gap between quay capacity and yard capacity, the MOPT has expressed its inability to rectify the mismatch between quay capacity and yard capacity owing to constraints in availability of land. In this context, the MOPT has also confirmed that there is no scope for allotment of additional area at a later stage to the BOT operator.
- (x) Capital Costs:
- (a) The capital cost as estimated by the MOPT in its proposal is ₹472.96 crores of which ₹380.98 crores is towards cargo handling services and ₹ 91.98 crores is towards berthing activity. Further, out of the ₹380.98 crores estimated for the cargo handling activity, ₹187.82 crores is towards civil works and ₹ 193.16 crores is towards cost of Equipment.
 - (b) Cargo handling activity:
 - (i) Civil works:
 - (a) The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the coal berth and require the port to estimate civil cost. The items of civil works considered by MOPT are towards Civil and Structural Works for Stacker-Reclaimer, Transition structure between berth and land, Ground improvement, Covered Dome Stackyard, Rail Line Construction, Control Room / Substation / Buildings, Internal Road & Pavement, Junction Houses & Drive Houses, cost of Reclamation and Miscellaneous cost @ 5% of civil costs. As confirmed by MOPT, the items of civil works generally adhere to normative list of items stipulated in the guidelines for the coal terminal.
 - (b) The cost of the civil works is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
 - (c) Under the civil capital cost, the MOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost. Similarly, the MOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost. It may be relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The MOPT, instead, has separately considered the Miscellaneous cost under the respective category.
 - (ii) Equipment cost:
 - (a) The capital cost under this head includes the cost of 2 nos. of Grab Unloaders, 2 nos. of Stacker cum Reclaimer, 4 nos. of Pay Loaders and Dozers, Conveying System (2360 mtrs.), Rapid Rail loading system, Electrical, Control & Instrumentation, Utilities, Workshops and Miscellaneous Cost @ 5% of total equipment costs.
 - (b) The equipment and their respective nos. generally adhere to list of equipment as prescribed in the 2008 guidelines for the coal terminal except for the deployment of Rapid Rail loading system which is not prescribed in the guidelines. The MOPT is also not seen to have considered deployment of 1 no. each of Wagon loader and Truck loaders and 2 Nos. Cranes.

In this regard, the MOPT has clarified that Rapid rail loading which ensures faster and heavier rake dispatch and environment friendly operations is considered for wagon loading, truck loaders may not be necessary and that for the occasional use of the cranes, it can be hired.

It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the MOPT and also since none of the prospective bidders nor the users have raised any pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port, which is also based on the Feasibility Report.

- (c) The cost of the Equipment is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
- (d) For the reasons stated earlier, miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost is also considered in the analysis.

(c) Berthing activity:

- (i) As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require to consider the cost as estimated by the port.
- (ii) The capital cost under the berthing activity amounting to ₹91.98 crores is towards cost of Dismantling of existing berth, Capital Dredging, Berth structure and Miscellaneous Cost @ 5%. The items of civil works estimated by MOPT broadly adhere to list of civil works items stipulated in the guidelines.
- (iii) The MOPT has confirmed that the cost of capital dredging is in respect of deepening the berth area in front of berth No. 8. The capital cost under the Berthing activity is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
- (iv) The port has also estimated miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost pertaining to the berthing activity. The 2008 upfront tariff guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. However, in the case of fixation of upfront/ reference tariff for the various projects at various major port trusts, the miscellaneous capital cost at 5% under the berthing activity has been considered to meet contingencies under the Berthing Service. In view of this position, 5% miscellaneous capital cost is considered as proposed by the MOPT.

- (xi) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(xii) Operating costs:

(a) Power cost:

The power cost has been estimated by the MOPT based on the power consumption of 1.4 units per tonne for the optimal capacity and at the cost of electricity at ₹ 6.50 per unit.

The power consumption of 1.4 units per tonne is as per the norm prescribed in the upfront guidelines for the coal terminal. The MOPT has furnished documentary proof in support of the per unit cost of electricity.

- (b) Repairs and maintenance cost is estimated by MOPT at 1% on the civil cost and 7% on equipment cost. Further, the MOPT has estimated Insurance and Other Expenses at 1% and 5% of the gross fixed assets respectively. These estimations are seen to be in line with the norms prescribed in the upfront guidelines for the coal terminal.

Owing to the high wear and tear on the equipment handling limestone, the SWPL has requested to consider Repair and Maintenance on Mechanical Equipment at 10% of Mechanical and Electrical equipment. In this regard, it is to state that the proposal of the MOPT envisages deployment of a fleet of equipment at Berth no. 8 to handle coal/ coke/ limestone/ gypsum and others. The proposal does not identify use of a particular equipment to handle limestone alone. Moreover, according to MOPT, the limestone constitutes only about 10% of the total optimal capacity envisaged to be handled at Berth no. 8. Further, the upfront tariff guidelines for a coal terminal, which has been taken as base by the MOPT for determining tariff for the Berth no. 8, stipulates considering Repair and Maintenance cost on Mechanical Equipment at 7% of Mechanical and Electrical equipment, which has been rightly considered by MOPT. In view of this position, there is no case to consider Repair and Maintenance on Mechanical Equipment at 10% of Mechanical and Electrical equipment.

- (c) The upfront guidelines require estimation of depreciation based on the rates prescribed in the Companies Act. The MOPT has calculated depreciation at 3.17 % in respect of civil works and 6.33% in respect of equipment. The rates of depreciation adopted by MOPT are reported to be as per the Companies Act, 2013, and hence relied upon.
- (d) The guidelines stipulate that the license fee for land is to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned major port trust. Considering the total area of 95000 sq.m and based on the rate of ₹578/- per 10 sq.m per month (incl. spl. Levy of 9%), the MOPT has calculated the licence fee at ₹ 6.59 crores per annum.

The rate of ₹ 578/- per 10 sq.m per month has been considered by MOPT by taking into account the rate of ₹ 500/- per 10 sq.m per month approved in June 2013 (towards occupation of Foreshore land for the purpose of carrying out launch/ barge repairs workshop or any other industry including Commercial/ Non-Commercial purpose at Vasco Da Gama bay at Land other than at surveyed under Chalta no. 3 of P.T Sheet no.7) as base and considering a cumulative escalation of 2% per annum for a period of 3 years and thereafter considering an escalation of 9% towards special levy.

As stated above, the unit rate considered by the MOPT includes the component of 9% pension fund levy on the prevailing base license fee. It is relevant to mention that the 9% Pension Fund Levy approved in the General Revision of Scale of Rates of MOPT vide Order No.TAMP/43/2012-MOPT dated 14 June 2013 is for specific purpose to augment the Pension Fund balance and is subject to review in the next tariff cycle. Since the upfront tariff determined here is for a long horizon of 30 years, it is not found appropriate to perpetuate pension fund levy which is an one-time special levy in the determination of upfront tariff. It is noteworthy that the MOPT had not considered Pension Fund levy in its earlier upfront tariff proposal relating to coal terminal (covered storage dome) Hence, there is no justification for considering this item only for this project.

In view of the above position, the license fee estimated by the MOPT is suitably modified excluding the component of 9% pension fund levy. Accordingly, the modified licence fee works out to ₹ 6.05 crores. Exclusion of pension fund levy in the computation of rental will, however, not put MOPT in any disadvantageous position because the computation for arriving at the said pension fund levy approved in the last tariff Order had not factored the income likely to accrue from the license fee of the proposed project.

- (xiii) The guidelines requires the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The MOPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.17% on the capital cost relating to the berthing activity while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. However, while doing so, no insurance, depreciation and maintenance has been considered on the cost involved in the dismantling of the existing berth.

(xiv) The statement for fixing upfront tariff submitted by the MOPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex – I(a)**

- (a) The annual revenue requirement for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹128.62 crores as against ₹129.18 crores estimated by the port.
- (b) As stipulated in the upfront guidelines for coal terminal, MOPT has apportioned 98% of the total revenue requirement towards handling charges and 1% each towards storage charges and miscellaneous charges.
- (c) Since the main cargo like coal, limestone and gypsum are imported cargo, the MOPT has assumed the ratio of foreign cargo and coastal cargo in the ratio of 95:5.
- (d) Generally, in the case of fixation of tariff for the Coal berth, the annual revenue requirement is envisaged to be recovered from the entire optimal capacity. Even in the case of Multipurpose berth, productivity of each cargo as considered in the optimal quay capacity calculation and the ratio of foreign and coastal cargo is taken into account to arrive at the per tonne handling rates in respect of various cargo items, so as to enable the operator to meet the estimated revenue requirement. In the case in reference, since the MOPT envisages handling of multipurpose cargo each with a different productivity, the MOPT has arrived at the per tonne handling charges based on the productivity of each cargo. For the purpose, the MOPT has arrived at the productivity of each cargo, by taking the total yard capacity at 5.70 MMTPA in the ratio of 75:10:10:5 for each cargo viz., Coal/Coke, Limestone, Gypsum and Others, as already discussed earlier. Thereafter, by considering 70% utilization for 365 days, the MOPT has arrived at the productivity for coal at 20291 tonnes per day and 28408 tonnes per day each in respect of each of Limestone, Gypsum and Others. Accordingly, based on the said productivity and taking into account the ratio of foreign and coastal cargo, the MOPT has arrived at the per tonne handling charges for the cargo envisage to be handled at the facility. Considering the appropriateness in the method adopted by MOPT and taking into account the slight change in the annual revenue requirement as discussed earlier, the per tonne handling charges works out to ₹. 248.10 per tonne in respect of coal and ₹. 177.21 per tonne in respect of Limestone, Gypsum and Others, instead of ₹. 249.17 per tonne in respect of coal and ₹. 177.98 per tonne in respect of Limestone, Gypsum and Others, as proposed by MOPT. A working sheet in this regard is attached as **Annex – I(b)**

The SWPL has made a request to rework the cargo handling charges for Limestone based on the type and nature of cargo so that charges for handling Limestone are more than that of Coal/ Coke. It is relevant to mention here that the Reference Tariff for all PPP projects at other major port trusts fixed under the 2013 Reference tariff guidelines, the per tonne handling charge is arrived based on the productivity of each cargo category to meet the estimated revenue requirement. The same approach has been adopted by MOPT to arrive at the per tonne handling charges for coal/ coke/ limestone/ gypsum and others. In other words, the per tonne cargo handling charges for Limestone is based on the type and nature of Limestone.

- (e) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the MOPT has proposed concessional rates for handling Coal/Coke, Limestone, Gypsum and Others in line with the Government policy.
- (f) The MOPT has stated that the handling charges is a composite charge for loading/ unloading of cargo, transferring the same upto the point of storage, storage at the stack yard upto the prescribed free period, reclaiming from stack yard and loading onto the ship/ train/ trucks as applicable.

- (g) The Upfront guidelines for a coal terminal prescribes a free period of 25 days. As against this, the MOPT has proposed free period of 15 days for all types of import cargo and a free period of 25 days for all types of export cargo. A free period of 25 days for all types of export cargo is seen to be as per the upfront guidelines. Considering that the MOPT has considered a plot turnover ratio of 25 as discussed earlier, it will result in cargo dwell time of about 15 days, which is proposed as the free days by the MOPT. Incidentally, a free period of 15 days was prescribed for the import coal cargo at Adani Mormugao Port Terminal Private Limited (AMPTL) (another BOT operator at MOPT, whose base tariff has been fixed following the stipulations contained in the 2008 upfront tariff guidelines) on account of considering a higher turnover ratio.

As stated earlier, the MOPT has apportioned 1% of the annual revenue requirement amounting to ₹ 1.29 crores, to be recovered from the levy of storage charges. For this purpose, the port has considered that 10% of the optimal capacity will attract storage charge, thereby implying that the balance quantity of 90% cargo will be evacuated within the free period. The MOPT has stated that with a plot turnover ratio of 25, it will result in cargo dwell time of about 15 days. Since the free period is 15 days for all types of import cargo and a free period of 25 days for all types of export cargo, the MOPT does not really anticipate any realization of the storage charges, but has nevertheless considered 10% of the cargo to attract storage charges. Considering 10% of the optimal capacity and the estimated revenue requirement of 1.29 crores and considering a slab period of 7 days, the storage rate works to ₹ 3.22 per tonne per day for the 1st slab, instead of ₹ 3.24 per tonne per day for the 1st slab, as proposed by the port. The rate for the 2nd and 3rd slab is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the first slab, as proposed by MOPT.

- (h) Considering 1% of the annual revenue requirement amounting to ₹ 1.29 crores to be recovered from the levy of miscellaneous charges, the rate works out to ₹ 2.26 per tonne instead of ₹ 2.27 per tonne proposed by the port. The charges is prescribed towards rendering all miscellaneous services such as sweeping, collecting, spillage from yard conveyors, galleries etc., moisturizing of cargo, dust separation services, environment, Security charges etc.
- (i) The annual revenue requirement for the Berthing activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹19.40 crores as against ₹19.48 crores estimated by the port.

The methodology followed by the MOPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed in other upfront/ reference tariff cases. Based on the ratio of foreign vessels and coastal vessels at 95:5 and taking into account the revenue requirement from berthing service and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels as per the details furnished by the MOPT, the berth hire rate works out to ₹ 0.84 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹ 0.50 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels, as against ₹ 0.85 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹ 0.50 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels, as proposed by the Port. The prescription of berth hire charges in Rupee denomination only is in line with the decision taken by this Authority while finalising the upfront/ reference berth hire at the other Major Port Trusts.

- (xv) Since the MOPT has proposed a common Reference tariff Schedule to be applied commonly among all the three berths viz., 8, 9 and 9A, the conditionalities relating to the Reference tariff Schedule is being discussed commonly at the later part of the analysis.

B. Berth no. 9A

- (xvi) Though, the proposed Berth no. 9A is envisaged to handle Iron Ore, Bauxite and Other Minerals in the ratio of 85 : 10 : 5, the MOPT is seen to have adopted the norms prescribed in the Upfront guidelines as applicable for an Iron ore terminal instead of adopting the norms as prescribed in the Upfront guidelines as applicable for a multipurpose berth. The major commodity would be iron ore and that bauxite and other minerals would be handled only in lesser quantities. It is noteworthy that inclusion of handling of Bauxite and Other Minerals is reported to be based on a suggestion to this effect expressed by the stakeholder at the pre-bid meeting. Even the prescription of a rate for 'Other minerals' is reported to enable handle any unforeseen cargo not specified in the cargo items listed above. Nevertheless, the MOPT

has confirmed that the handling rate and productivity parameters in respect of 'Others' would be the same as the cargo for which reference tariff has been proposed by them.

(xvii) Optimal Capacity:

(a) Optimal Quay Capacity:

- (i) By considering the unloading rate of Capesize Vessel at 60000 tonnes per day and that of the Panamax Vessel at 55000 tonnes per day and the percentage share of Capesize vessels and Panamax vessels at 70:30, the MOPT has arrived at the optimal quay capacity at 14.95 Million Metric Tonnes Per Annum for an operation of 365 days at 70% utilisation.
- (ii) The unloading rate of Capesize Vessel at 60000 tonnes per day and that of the Panamax Vessel at 55000 tonnes per day considered by the MOPT are as per the norms prescribed in the Upfront tariff guidelines of 2008 as applicable for an Iron ore terminal. The MOPT has also confirmed that the unloading rate of 60,000 tonnes per day and 55,000 tonnes per day in respect of capesize vessels and panamax vessels respectively, will be similar while handling all types of cargo Bauxite and Other Minerals.
- (iii) The percentage share of Capesize vessels and Panamax vessels at 70:30 as considered by MOPT is reported to be based on the position that iron ore having a share of 85% would be brought in by Capesize vessels and other cargo viz., Bauxite and Other Minerals totally constituting a share of 15% would be predominantly brought in by Panamax vessels. Since the Port does not have the adequate infrastructure to handle capesize vessels at its berths at present, the share of capsize vessels in the current scenario couldn't be determined. Given that the percentage share of Capesize vessels and Panamax vessels at 70:30 is as per the Feasibility Report and since none of the users have raised any objection with regard to the percentage share of Capesize vessels and Panamax vessels, the ratio of 70:30 as considered by the MOPT is relied upon in the analysis.
- (iv) Accordingly, the optimal quay capacity as determined by the MOPT at 14.95 Million Metric Tonnes Per Annum is considered in this analysis.

(b) Optimal Yard Capacity:

- (i) The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. In its proposal, the port envisages allotment of 85000 sq.m of land. Out of the said area, 58100 sq.m of land has been earmarked to stack Iron Ore, Bauxite and Other Minerals and the balance 26900 sq.m of land is envisaged to be used for ancillary purposes.
- (ii) The norms for estimation of yard capacity prescribes 70% of the total stack yard area that can be used for stacking cargo. In this regard, since the entire project of 3 berths along with the backup area would be handed over to one concessionaire, the MOPT is of the view that a lot of facilities like roads, dust suppression system, office, rail infrastructure etc. will be common to all the 3 berths. In view of this position, the MOPT, as against the prescribed norm of 70%, has considered 75% utilisation of the stack area.
- (iii) (a) As against the stacking factor norm at 15 tonnes per square metre for stacking iron ore as prescribed in the upfront tariff guidelines, the MOPT has considered the stacking factor at 13 tonnes per square metre. On a request to consider a stack height of 15 tonnes per sq. metre in respect of iron ore as per the prescribed norms, the MOPT has stated that given the iron ore handling facility would be close to the Vasco city and since Goa being highly sensitive to environment concerns, the stack height of 15 tonnes per sq. metre cannot be achieved. Based on the justification furnished by the port, a stacking factor at 13 tonnes per square metre, as proposed by the port is relied upon.
- (b) The guidelines for upfront tariff setting do not prescribe any stacking factor norm for cargo viz., Bauxite and Other Minerals. The MOPT in

its proposal has considered a stack height of 10 tonnes per sq. metre in respect of Bauxite and Other Minerals, based on the operational factors, which is relied upon.

- (iv) The turnover norm prescribed in 2008 guidelines for iron ore terminal is 12. The MOPT has, however, considered the plot turnover ratio of 25 for each of the cargo taking into account movement of the entire cargo by barges, without depending on the rail and road transport .
 - (v) By considering 75% of the utilization of land for the purpose of stacking, the stacking factor and turnover ratio as discussed above, the total optimal yard capacity of the facility works out to 9.57 million tonnes per annum at 70% utilisation.
 - (c) Thus, the optimal capacity of the facility is considered at 9.57 million tonnes per annum, being the lower among the quay capacity (14.95 million tonnes per annum) and yard capacity (9.57 million tonnes per annum) A minor rounding off error noticed in the calculation of MOPT is rectified.
 - (d) As can be seen from the above, there is a wide gap between the optimal quay capacity at 14.95 MMTPA and the optimal yard capacity at 9.57 MMTPA. The yard capacity is seen as a constraint. In other words, though the quay has a capacity to handle 14.95 Million Tonnes of cargo, the prospective BOT operator may not be in a position to handle more than what the yard can stack. In such a scenario, there may be a possibility that in the event of allotment of more area of land at a later stage it may enable the operator to handle more cargo, thereby resulting in windfall gain to the operator. When asked to improve the yard capacity and minimize the gap between quay capacity and yard capacity, the MOPT has expressed its inability to rectify the mismatch between quay capacity and yard capacity owing to constraints in availability of land. In this context, the MOPT has also confirmed that there is no scope for allotment of additional area at a later stage to the BOT operator.
- (xviii) Capital Costs:
- (a) The capital cost as estimated by the MOPT in its proposal is ₹468.74 crores of which ₹358.58 crores is towards cargo handling services and ₹ 110.16 crores is towards berthing activity. Further, out of the ₹358.58 crores estimated for the cargo handling activity, ₹100.95 crores is towards civil works and ₹ 257.63 crores is towards cost of Equipment.
 - (b) Cargo handling activity:
 - (i) Civil works:
 - (a) The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the iron ore berth and require the port to estimate civil cost. The items of civil works considered by MOPT are towards Civil and Structural Works for Stacker-Reclaimer, Transition structure between berth and land, Ground improvement, Reclamation of Barge Berth Area, Control Room / Substation / Buildings, Internal Road & Pavement, Junction Houses & Drive Houses, cost of Reclamation and Miscellaneous cost @ 5% of civil costs. As confirmed by MOPT, the items of civil works generally adhere to normative list of items stipulated in the guidelines for the coal terminal.
 - (b) The cost of the civil works is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
 - (c) Under the civil capital cost, the MOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost. Similarly, the MOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost. It may be relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The MOPT instead has separately considered the Miscellaneous cost under the respective category.

(ii) Equipment cost:

- (a) The capital cost under this head includes the cost of 4 nos. of Barge Unloaders, 2 nos. of Ship Loaders, 2 nos. of Stacker cum Reclaimer, 4 nos. of Pay Loaders and Dozers, Conveying System (3320 mtrs.), Electrical, Control & Instrumentation, Utilities, Workshops and Miscellaneous Cost @ 5% of total equipment costs.
- (b) The equipment and their respective nos. generally adhere to list of equipment as prescribed in the 2008 guidelines for the iron ore terminal except for the deployment of 4 nos. of Barge Unloaders which is not prescribed in the guidelines. The MOPT is also not seen to have considered deployment of 2 no. each of Wagon tippers and Cranes.

In this regard, the MOPT has stated that since the entire iron ore is envisaged to be handled by barges only and since iron ore is envisaged to be handled by a totally mechanized system, the deployment of wagon tipping system and Cranes are not found necessary. Further, since 100% iron ore would be handled by barges, 4 nos. of (1200 TPH) barge unloaders would be necessary to maintain the stock of ore in the yard.

It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the MOPT and also since none of the prospective bidders nor the users have raised any pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port, which is based on the Feasibility Report.

- (c) The cost of the Equipment is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
- (d) For the reasons stated earlier, miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost is also considered in the analysis.

(c) Berthing activity:

- (i) As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require to consider the cost as estimated by the port.
- (ii) The capital cost under the berthing activity amounting to ₹110.16 crores is towards cost of Dismantling of existing berth, Capital Dredging, Construction of Barge Berths and Miscellaneous Cost @ 5%. The items of civil works estimated by MOPT broadly adhere to list of civil works items stipulated in the guidelines.
- (iii) The MOPT has confirmed that the cost of capital dredging is in respect of deepening the berth area in front of berth No. 9A. The capital cost under the Berthing activity is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
- (iv) The port has also estimated miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost pertaining to the berthing activity. The 2008 upfront tariff guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. However, in the case of fixation of upfront/ reference tariff for the various projects at various major port trusts, the miscellaneous capital cost at 5% under the berthing activity has been considered to meet contingencies under the Berthing Service. In view of this position, 5% miscellaneous capital cost is considered as proposed by the MOPT.

- (xix) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.
- (xx) Operating costs:
- (a) Power cost:
- The power cost has been estimated by the MOPT based on the power consumption of 1.4 units per tonne for the optimal capacity and at the cost of electricity at ₹ 6.50 per unit.
- The power consumption of 1.4 units per tonne is as per the norm prescribed in the upfront guidelines for the iron ore terminal. The MOPT has furnished documentary proof in support of the per unit cost of electricity.
- (b) Repairs and maintenance cost is estimated by MOPT at 1% on the civil cost and 7% on equipment cost. Further, the MOPT has estimated Insurance and Other Expenses at 1% and 5% of the gross fixed assets respectively. These estimations are seen to be in line with the norms prescribed in the upfront guidelines for the iron ore terminal.
- (c) The upfront guidelines require estimation of depreciation based on the rates prescribed in the Companies Act. The MOPT has calculated depreciation at 3.17 % in respect of civil works and 6.33% in respect of equipment. The rates of depreciation adopted by MOPT is reported to be as per the Companies Act, 2013, and hence relied upon.
- (d) The guidelines stipulate that the license fee for land is to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned major port trust. Considering the total area of 85000 sq.m and based on the rate of ₹578/- per 10 sq.m per month (incl. spl. Levy of 9%), the MOPT has calculated the licence fee at ₹ 6.59 crores per annum.
- For the reasons brought out earlier, the license fee estimated by the MOPT is suitably modified excluding the component of 9% pension fund levy. Accordingly, the modified licence fee works out to ₹ 5.41 crores. Exclusion of pension fund levy in the computation of lease rental will, however, not put MOPT in any disadvantageous position because the computation for arriving at the said pension fund levy approved in the last tariff Order had not factored the income likely to accrue from the license fee of the proposed project.
- (xxi) The guidelines requires the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.
- The MOPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.17% on the capital cost relating to the berthing activity while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.
- Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.
- In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. However, while doing so, no insurance, depreciation and maintenance has been considered on the cost involved in the dismantling of the existing berth.
- (xxii) The statement for fixing upfront tariff submitted by the MOPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex – II(a)**
- (a) The annual revenue requirement for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹131.56 crores as against ₹132.06 crores estimated by the port.
- (b) As stipulated in the upfront guidelines for iron ore terminal, MOPT has apportioned 98% of the total revenue requirement towards handling charges and 1% each towards storage charges and miscellaneous charges.

- (c) Since the main cargo like Iron ore, Bauxite and Other minerals are export cargo, the MOPT has assumed the ratio of foreign cargo and coastal cargo at 95:5.
- (d) Generally, in the case of fixation of tariff for the Iron ore berth, the annual revenue requirement is envisaged to be recovered from the entire optimal capacity. Even in the case of Multipurpose berth, productivity of each cargo as considered in the optimal quay capacity calculation and the ratio of foreign and coastal cargo is taken into account to arrive at the per tonne handling rates in respect of various cargo items, so as to enable the operator to meet the estimated revenue requirement. In the case in reference, since the MOPT envisages handling of multipurpose cargo each with a different productivity, the MOPT has arrived at the per tonne handling charges based on the productivity of each cargo. For the purpose, the MOPT has arrived at the productivity of each cargo, taking the total yard capacity at 9.57 MMTPA in the ratio of 85:10:5 for each cargo viz., Iron ore, Bauxite and Other minerals, as already discussed earlier. Thereafter, by considering 70% utilization for 365 days, the MOPT has arrived at the productivity for Iron ore at 38828 tonnes per day and 29866 tonnes per day each in respect of Bauxite and Other Minerals. Accordingly, based on the said productivity and taking into account the ratio of foreign and coastal cargo, the MOPT has arrived at the per tonne handling charges for the cargo envisage to be handled at the facility. The approach adopted by MOPT is seen to be appropriate. However, due to a minor calculation error noticed in the calculation of optimal capacity as discussed earlier, the productivity for Iron ore is considered at 38800 tonnes per day and 29846 tonnes per day each is considered in respect of Bauxite and Other Minerals. A working sheet in this regard is attached as **Annex – II(b)**
- (e) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. However, the MOPT has proposed concessional rates for handling Iron Ore also alongwith other cargo items.
- (f) Rectifying this position, and taking into account the revised productivity and the slight change in the annual revenue requirement as discussed earlier, the per tonne handling charges works out to ₹130.06 per tonne in respect of iron ore and ₹ 172.52 per tonne each in respect of Bauxite and Other Minerals, instead of ₹ 133.12 per tonne in respect of Iron ore and ₹ 173.06 per tonne in respect of Bauxite and Other Minerals, as proposed by MOPT. A working sheet in this regard is attached as **Annex – II(b)**
- (g) The MOPT has stated that the handling charge is a composite charge for loading/unloading of cargo, transferring the same upto the point of storage, storage at the stack yard upto the prescribed free period, reclaiming from stack yard and loading onto the ship/ train/ trucks as applicable.
- (h) The Upfront guidelines for an iron ore terminal prescribes a free period of 25 days. As against this, the MOPT has proposed free period of 15 days for all types of import cargo and a free period of 25 days for all types of export cargo. A free period of 25 days for all types of export cargo is seen to be as per the upfront guidelines. Considering that the MOPT has considered a plot turnover ratio of 25 as discussed earlier, it will result in cargo dwell time of about 15 days, which is proposed as the free days by the MOPT.

As stated earlier, the MOPT has apportioned 1% of the annual revenue requirement amounting to ₹ 1.32 crores, to be recovered from the levy of storage charges. For this purpose, the port has considered that 10% of the optimal capacity will attract storage charge, thereby implying that the balance quantity of 90% cargo will be evacuated within the free period. The MOPT has stated that with a plot turnover ratio of 25, it will result in cargo dwell time of about 15 days. Since the free period is 15 days for all types of import cargo and a free period of 25 days for all types of export cargo, the MOPT does not really anticipate any realization of the storage charges, but has nevertheless considered 10% of the cargo to attract storage charges. Considering 10% of the optimal capacity and the estimated revenue requirement of ₹ 1.32 crores and considering a slab period of 7 days, the storage rate works to ₹ 1.96 per tonne per day for the 1st slab, instead of ₹ 1.97 per tonne per day for the 1st slab, as

proposed by the port. The rate for the 2nd and 3rd slab is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the first slab, as proposed by MOPT.

- (i) Considering 1% of the annual revenue requirement amounting to ₹1.32 crores to be recovered from the levy of miscellaneous charges, the rate works out to ₹ 1.37 per tonne instead of ₹ 1.38 per tonne proposed by the port. The charges is prescribed towards rendering all miscellaneous services such as sweeping, collecting, spillage from yard conveyors, galleries etc., moisturizing of cargo, dust separation services, environment, Security charges etc.
- (j) The annual revenue requirement for the Berthing activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹23.13 crores as against ₹23.32 crores estimated by the port.

The methodology followed by the MOPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed in other upfront/ reference tariff cases. Based on the ratio of foreign vessels and coastal vessels at 95:5 and taking into account the revenue requirement from berthing service and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels as per the details furnished by the MOPT, the berth hire rate works out to ₹ 0.77 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹ 0.46 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels, as against ₹ 0.78 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹ 0.47 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels, as proposed by the port. The prescription of berth hire charges in Rupee denomination only is in line with the decision taken by this Authority while finalising the upfront/ reference berth hire at the other Major Port Trusts.

- (xxiii) Since the MOPT has proposed a common Reference tariff Schedule to be applied commonly among all the three berths viz., 8, 9 and 9A, the conditionalities relating to the Reference tariff Schedule is being discussed commonly at the later part of the analysis.

C. Berth no. 9

- (xxiv) The proposed Berth no. 9 is envisaged to handle multipurpose cargo viz. Minerals, Steel Coil & Products, Agro Products, Fertilisers, Others and Containers in the ratio of 25:20:5:5:15:30 respectively. Since the berth no. 9 is envisaged to handle multipurpose cargo, the MOPT has followed the norms prescribed in the upfront tariff setting guidelines for the multipurpose berth, to arrive at the per tonne handling charge for each of the above mentioned cargo.
- (xxv) In its proposal, the port envisages allotment of 70000 sq.m of land. Out of the said area, 54600 sq.m of land has been earmarked for stacking the cargo and the balance 15400 sq.m of land is envisaged to be used for ancillary purposes.
- (xxvi) Optimal Capacity:
 - (a) By considering the percentage share of each type of cargo viz., Minerals, Steel Coil & Products, Agro Products, Fertilisers, Others and Containers and the handling rate of each of the above mentioned cargo based on deployment of 100 tonne Harbour Mobile Cranes (HMCs), the MOPT has determined the optimal capacity of the multipurpose berth.
 - (b) The ratio of each of the cargo is reported to have been arrived at by MOPT after discussions with the Technical Consultants.
 - (c) The MOPT has considered the handling rate of 12500 tonnes per day in respect of Minerals, 6000 tonnes per day in respect of Steel Coil & Products, 10000 tonnes per day each in respect of Agro Products and Fertilisers, 7500 tonnes per day in respect of Others and 20 moves per hour in respect of Containers, to arrive at the optimal capacity of the facility.
 - (d) In this regard, it is relevant to mention here that the tariff guidelines of 2008 prescribe a norm for cargo handling at multipurpose berth at a rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo comprising food grains & fertilizer and coal, limestone, minerals etc., 4000 tonnes per day for steel & bagged cargo and 2500 tonnes per day for others with the deployment of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each.

Considering the higher handling capacity of HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines and in the absence of any other norms available, a 25% increase over the handling rate of 10,000 tonnes

per day for dry bulk cargo and a 50% increase over the handling rate prescribed in the guidelines for steel and bagged cargo and other bulk cargo have been considered in the cases relating to fixation of hire charge of HMC at various major port trusts as well as in the upfront/ reference tariff fixation of multipurpose berth at various major port trusts where deployment of HMCs is envisaged. This results in an improved normative handling rate of 12500 tonnes in respect of dry bulk cargo, 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo and 3750 tonnes per day for other break bulk cargo. Similarly, this Authority vide its Order no. TAMP/25/2013-MOPT dated 04 August 2014 while fixing tariff for handling of containers by a 100 tonne HMC at MOPT, for the reasons mentioned in the said Order, has considered the handling rate of 20 moves per hour while calculating the normative capacity of handling containers by a 100 tonne HMC.

In view of the above position, the handling rate of dry bulk cargo viz., agro products and fertilisers is considered at 12500 tonnes per day instead of 10000 tonnes per day, as considered by the MOPT.

Further, in respect of 'Others', the MOPT has clarified that the 'Others' shall include dry bulk cargoes like Coal, Limestone, Minerals, etc. In view of the above position, the handling rate of 'Others' is also considered at 12500 tonnes per day instead of 7500 tonnes per day, as considered by the MOPT.

- (e) Taking into account the cargo mix and the handling rate of each of the cargo as discussed above, the optimal capacity of the multipurpose berth with the deployment of 2 nos. of 100 tonne HMCs at 70% utilisation, works out to 4.69 Million Metric Tonnes Per Annum instead of 4.18 Million Metric Tonnes Per Annum, as assessed by the MOPT.

(xxvii) Capital Costs:

- (a) The capital cost as estimated by the MOPT in its proposal is ₹203.65 crores of which ₹137.22 crores is towards cargo handling services and ₹ 66.42 crores is towards berthing activity. Further, out of the ₹137.22 crores estimated for the cargo handling activity, ₹58.87 crores is towards civil works and ₹ 78.35 crores is towards cost of Equipment.

- (b) Cargo handling activity:

- (i) Civil works:

- (a) The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for the multipurpose berth and require the port to estimate civil cost. The items of civil works considered by MOPT are towards Transition structure between berth and land, Ground improvement, Control Room/ Substation/ Buildings, Stackyard pavement, Container Stack yard Acces Road, RCD Access Area, Terminal Gate House, Security System and Miscellaneous Cost @ 5% of civil costs. As confirmed by MOPT, the items of civil works generally adhere to normative list of items stipulated in the guidelines for the multipurpose berth.
 - (b) The cost of the civil works is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
 - (c) Under the civil capital cost, the MOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost. Similarly, the MOPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost. It may be relevant to mention here that the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment. The MOPT instead has separately considered the Miscellaneous cost under the respective category.

- (ii) Equipment cost:

- (a) The capital cost under this head includes the cost of 2 nos. of 100 tonne HMCs, 4 nos. of Tractor Trailers, 2 nos. of Reach Stackers, 4 nos. of 5 tonne Fork Lift Trucks, 2 nos. of 10 tonne Fork Lift Trucks, 3 nos. of 10 tonne Pay Loaders, Electrical, Control &

Instrumentation, Utilities, Workshops and Miscellaneous Cost @ 5% of total equipment costs.

- (b) Provision of Level luffing cranes have been replaced with 2 nos. of 100 HMCs since HMCs are reported by MOPT to be more efficient and versatile compared with level luffing cranes and that deployment of 2 HMCs is reported to take care of breakdowns and to enable handling of gearless vessels. On the ground that the multipurpose berth would also handle containers, the MOPT has envisaged deployment of Reach stackers and tractor trailers. The other equipment and their respective nos. generally adhere to list of equipment as prescribed in the 2008 guidelines for the multipurpose berth.

It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. In view of clarification furnished by the MOPT and also since none of the prospective bidders nor the users have raised any pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port, which is based on the Feasibility Report.

- (c) The cost of the Equipment is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
- (d) For the reasons stated earlier, miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated equipment cost is also considered in the analysis.

(c) Berthing activity:

- (i) As per the upfront tariff guidelines, the capital cost for berth services includes cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth. The guidelines require to consider the cost as estimated by the port.
- (ii) The capital cost under the berthing activity amounting to ₹66.42 crores is towards cost of Dismantling of existing berth, Berthing structure and Miscellaneous Cost @ 5%. The items of civil works estimated by MOPT broadly adhere to list of civil works items stipulated in the guidelines.
- (iii) The capital cost under the Berthing activity is reported to be as per the Feasibility Report and hence considered in the analysis.
- (iv) The port has also estimated miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost pertaining to the berthing activity. The 2008 upfront tariff guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. However, in the case of fixation of upfront/ reference tariff for the various projects at various major port trusts, the miscellaneous capital cost at 5% under the berthing activity has been considered to meet contingencies under the Berthing Service. In view of this position, 5% miscellaneous capital cost is considered as proposed by the MOPT.

(xxviii) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines.

(xxix) Operating costs:

(a) Fuel costs:

The MOPT has considered the fuel costs in respect of the HMCs, Tractor Trailers, Reach Stackers, 5 tonne Fork Lift Trucks, 10 tonne Fork Lift Trucks and 10 tonne Pay Loaders.

The fuel consumption of 70 litres per hour per HMC, considered by the MOPT is in line with the fuel consumption considered while prescribing the hire charge for a 100 tonne HMC at the other Major Port Trusts.

The MOPT has considered the fuel consumption of trailers at 16 litres per hour per trailer and the fuel consumption of Reach Stackers at 25 litres per hour per stacker, reportedly based on the fuel consumption ascertained by it from the existing yard operations. The MOPT has not furnished any document in support to the fuel consumption considered by it in respect of trailers and Reach Stackers. Considering the annual fuel consumption of Reach Stackers and Trailers as proposed by port to handle the 14.71 lakh TEU's (being optimal capacity of containers), the fuel consumption works out to around 2 litres per TEU, as compared to the consumption norm of 4 litres per TEU prescribed in the 2008 upfront guidelines for the container terminal, for the relevant fleet of equipment. Therefore, the fuel consumption as relied upon by the MOPT is considered in the analysis.

The fuel consumption of 7 litres per hour per 5 tonne Forklift trucks, 10 litres per hour per 10 tonne Forklift trucks and 12 litres per hour per 10 tonne Payloaders is seen to be in line with the norms of fuel consumption prescribed in the upfront tariff guidelines for the multipurpose berth.

The consideration of fuel consumption for operation of each of the equipment is for 6132 hours. The unit rate of fuel at ₹ 60/- per litre considered by MOPT has been updated with the prevailing rate of fuel at ₹ 46.13 per litre, which has been considered in the estimation of fuel cost of all the equipment in the analysis.

- (b) Repairs and maintenance cost is estimated by MOPT at 1% on the civil cost and 5% on equipment cost. Further, the MOPT has estimated Insurance and Other Expenses at 1% and 5% of the gross fixed assets respectively. These estimations are seen to be in line with the norms prescribed in the upfront guidelines for the multipurpose berth.
- (c) The upfront guidelines require estimation of depreciation based on the rates prescribed in the Companies Act. The MOPT has calculated depreciation at 3.17 % in respect of civil works and 6.33% in respect of equipment. The rates of depreciation adopted by MOPT is reported to be as per the Companies Act, 2013, and hence relied upon.
- (d) The guidelines stipulate that the license fee for land is to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned major port trust. Considering the total area of 70000 sq.m and based on the rate of ₹578/- per 10 sq.m per month (incl. spl. Levy of 9%), the MOPT has calculated the licence fee at ₹ 6.59 crores per annum.

For the reasons brought out earlier, the license fee estimated by the MOPT is suitably modified excluding the component of 9% pension fund levy. Accordingly, the modified licence fee works out to ₹ 4.46 crores. Exclusion of pension fund levy in the computation of lease rental will, however, not put MOPT in any disadvantageous position because the computation for arriving at the said pension fund levy approved in the last tariff Order had not factored the income likely to accrue from the license fee of the proposed project.

- (xxx) The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The MOPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.17% on the capital cost relating to the berthing activity while estimating the annual revenue requirement of berthing service, apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognised and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service. However, while doing so, no insurance, depreciation and maintenance has been considered on the cost involved in the dismantling of the existing berth.

(xxxi) The statement for fixing upfront tariff submitted by the MOPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex – III(a)**

- (a) The annual revenue requirement for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹55.54 crores as against ₹58.81 crores estimated by the port.
- (b) As stipulated in the upfront guidelines for multipurpose berth, MOPT has apportioned 90% of the total revenue requirement towards handling charges and 5% each towards storage charges and miscellaneous charges.
- (c) Based on the cargo and the origin/ destination of import/ export the MOPT has assumed the ratio of foreign cargo and coastal cargo at 90:10 in respect of Agro Products, Fertilisers and Containers and 95:5 in respect of Other dry bulk cargo. Incase of Minerals and Steel coils and products, the entire cargo is assumed to be foreign in nature.
- (d) Taking into account the productivity of each cargo as considered in the optimal capacity calculation and the ratio of foreign and coastal cargo, the per tonne handling rates in respect of various cargo items has been arrived at by MOPT to enable meet the estimated revenue requirement. Based on the methodology followed by MOPT and taking into account the revised productivity and the slight change in the annual revenue requirement as discussed earlier, the per tonne handling charges works out to ₹ 78.26 per tonne in respect of Minerals, ₹ 162.40 per tonne in respect of Steel Coil & Products, ₹ 82.79 per tonne in respect of Agro Products, ₹ 82.79 per tonne in respect of Fertilisers, ₹ 79.02 per tonne in respect of Other dry bulk cargo and ₹ 2128.34 per Container. A working in this regard is attached as **Annex – III(b)(i)**

With regard to the request of SWPL to revisit the rates for Fertilisers and Agro Products and of Containers, as they are on the lower side, it is stated that, as brought out earlier, the per tonne handling charge for Fertilisers and Agro Products and the per TEU rate for handling a Container is arrived based on the productivity of each cargo category to meet the estimated revenue requirement, in line with the approach adopted in other upfront/ reference tariff cases.

- (e) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, MOPT has prescribed concessional rates for handling all cargo at the multipurpose berth.
- (f) The MOPT has stated that the handling charges is a composite charge for loading/ unloading of cargo, transferring the same upto the point of storage, storage at the stack yard upto the prescribed free period, reclaiming from stack yard and loading onto the ship/ train/ trucks as applicable.
- (g) The Upfront guidelines for a multipurpose berth prescribes a free period of 5 days for import cargo and 15 days export cargo. As against this, the MOPT has proposed free period of 15 days for all types of import cargo and a free period of 25 days for all types of export cargo. Considering that the MOPT has proposed a common Reference tariff Schedule, the free period of 15 days for all types of import cargo and a free period of 25 days for all types of export cargo, as discussed earlier, has been maintained by MOPT for the multipurpose berth also.

As stated earlier, the MOPT has apportioned 1% of the annual revenue requirement amounting to ₹ 2.78 crores, to be recovered from the levy of storage charges. For this purpose, the port has considered that 20% of the optimal capacity will attract storage charge, thereby implying that the balance quantity of 80% cargo will be evacuated within the free period. Considering 20% of the optimal capacity and the estimated revenue requirement of ₹ 2.78 crores and considering a slab period of 7 days, the MOPT has worked out different storage rates for each type of cargo. The approach adopted by MOPT is relied upon. The rate for the 2nd and 3rd slab is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the first slab, as proposed by MOPT. A working in this regard is attached as **Annex – III(b)(ii)**

- (h) Considering 1% of the annual revenue requirement amounting to ₹2.78 crores to be recovered from the levy of miscellaneous charges, the rate works out to ₹ 7.16 per tonne instead of ₹ 8.73 per tonne proposed by the port. The charges is prescribed towards rendering all miscellaneous services such as sweeping, collecting, spillage from yard conveyors, galleries etc., moisturizing of cargo, dust separation services, environment, Security charges etc.
- (i) The annual revenue requirement for the Berthing activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹13.99 crores as against ₹14.06 crores estimated by the port.

The methodology followed by the MOPT for arriving at the berth hire is in general found to be in line with the approach followed in other upfront/ reference tariff cases. Based on the ratio of foreign vessels and coastal vessels and taking into account the revenue requirement from berthing service and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels as per the details furnished by the MOPT, the berth hire rate works out to ₹ 0.78 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹ 0.47 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels, as against ₹ 0.79 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹ 0.47 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels, as proposed by the port. The prescription of berth hire charges in Rupee denomination only is in line with the decision taken by this Authority while finalising the upfront/ reference berth hire at the other Major Port Trusts.

- (xxxii) Since the MOPT has proposed a common Reference tariff Schedule to be applied commonly among all the three berths viz., 8, 9 and 9A, the conditionalities relating to the Reference tariff Schedule is being discussed commonly hereinunder:

(xxxiii) Common Reference Tariff Schedule:

- (a) In the proposed reference tariff schedule, the MOPT has proposed definitions for common terms like "foreign vessel" and "per day". These definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the other Reference tariff cases and Scale of Rates of other major ports and private terminals.
- (b) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

"Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.'

The definition of Coastal Vessel as proposed by the MOPT is also in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (c) The MOPT has not proposed general conditionalities prescribing criteria for categorization of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel. Accordingly, these conditionalities have been prescribed in line with the amendments effected vide Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015, wherein all the Major Port Trusts have been directed to amend their existing Scale of Rates by suitably incorporating the amended provisions.
- (d) The MOPT has proposed some general conditionalities like conditionalities prescribing 60% concessional tariff for coastal cargo/ vessels, governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront/ Reference tariff schedule of various major port trusts.

- (e) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc, and no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, stoppage of berth hire after the vessel signaling readiness to sail, exclusion of the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation in the time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire, Penal Berth hire to be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal, definition for "False signal", are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront/ reference tariff Schedule.
- (f) The MOPT has requested to incorporate the latest guidelines on Priority berthing issued by the Ministry of Shipping as applicable to the existing Scale of Rates of all the Major Port Trusts. In this regard, it is to state that the rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines/ orders in the matter and the provisions prescribed in the Scale of Rates of MOPT. Accordingly, a note to the effect that for providing "Priority Berthing" to any vessel, a fee equivalent to Berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay at the Berth whichever is higher, shall be levied, is prescribed under the Berth hire Schedule, in line with the prescription available in the Scale of Rates of MOPT.
- (g) The MOPT has proposed a provision under the Schedule of Cargo handling charges to state that the handling charges prescribed above is a composite charge for loading/unloading of cargo transferring the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto the prescribed free period, reclaiming from stackyard and loading onto the ship/train/trucks as applicable. The proposed note is approved.
- (h) In the Storage charges Schedule, the common conditionalities like exclusion of Customs notified holidays and Terminal's non- working days for the purpose of calculation of free period, reckoning of free period for import cargo from the day following the day of completion of final discharge from the vessel and non-accrual of storage charge on cargo for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator, are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront/ reference tariff Schedule.
- (i) The note prescribed under the Miscellaneous Charges Schedule stating that the said charge is towards all miscellaneous services such as sweeping, collecting, spillage from yard conveyors, galleries etc., moisturizing of cargo, dust separation services, environment, Security charges etc., is approved.
- (i) As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the reference tariff calculation are as of the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2015, as proposed by the MOPT.
- (xxxiv) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The MOPT has proposed the Common Performance Standard Schedule for all the three berths viz., Berth no. 8, 9 and 9A, by taking into account the handling rates of each cargo envisaged to be handled at the three berths, as discussed earlier. Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as proposed by the MOPT, is notified along with the Reference Tariff Schedule.

11.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

11.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as Annex-IV and the Performance Standards as proposed by the MOPT is attached as Annex-V.

11.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the modified Reference Tariff Schedule and notifies it alongwith the Performance Standards.

11.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the MOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

12.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

12.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation, in the first year of operation as the case may be.

12.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the MOPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

12.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

12.5. After considering the views of the MOPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

12.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

12.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

12.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding MOPT. The MOPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

12.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

12.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

12.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/16(87)]

Annex - I (a)

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR FOR HANDLING COAL, GYPSUM, LIMESTONE & OTHERS AT RE-DEVELOPED BERTH NO. 8 AT MORMUGAO PORT TRUST (MOPT)			
(₹ In Crores)			
Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT in its proposal dated 02 December 2015 alongwith subsequent clarification dated 27 January 2016	As considered by TAMP
I	Optimal capacity		
(i)	Optimal Quay Capacity		
	Unloading rate of Capesize Vessel (in tonnes) (P1)	50,000	50,000
	Unloading rate of Panamax Vessel (in tonnes) (P2)	35,000	35,000
	Percentage share of Capacity of Capesize Vessel (S1)	70%	70%
	Percentage share of of Capacity of Panamax Vessel (S2)	30%	30%
	Optimal Quay capacity [(P1 x S1) + (P2 x S2)] x 365 x 70%	11625250	11625250
(ii)	Optimal yard capacity		
A)	For Coal		
	Area of land available (in sq. metres) (A)	79000	79000
	Percentage of yard area to be used for stacking (Q)	70%	70%
	Utilization Factor (75% of Optimal yard Area) (U)	75%	75%
	Stacking factor (tonnes per sq. metre) (B)	5	5
	Turnover ratio (C)	25	25
	Optimal Yard Capacity for Coal (A * Q * U * B * C)	5184375	5184375
B)	For Limestone, Gypsum & Others		
	Area of land available (in sq. metres) (A)	79000	79000
	Percentage of yard area to be used for stacking (Q)	75%	75%
	Utilization Factor (75% of Optimal yard Area) (U)	70%	70%
	Stacking factor (tonnes per sq. metre) (B)	7	7
	Turnover ratio (C)	25	25
	Optimal Yard Capacity for Limestone, Gypsum & others (A * Q * U * B * C)	7258125	7258125
C)	Total Optimal Yard Capacity [(A) x 75%) + (B) x 25%]	5702813	5702813
(iii)	Total Optimal capacity of the facility (in tonnes) (lower of optimal quay capacity and optimal yard capacity)	5702813	5702813
II	Capital Cost		
(a)	Berth cost		
(i)	Dismantling of existing berth	1.62	1.62

	(4050.24 sq mtrs x Rs. 4000/ sq mtr = Rs. 1.62 Cr)		
(ii)	Capital Dredging	2.68	2.68
	(121911 Cubic mtr x Rs. 220 per Cu.M = Rs. 2.68 Cr)		
(iii)	Berth structure	83.30	83.30
	(12250 sq mtr x Rs.68000 per sq.mtr = Rs.83.30 Cr)		
(iv)	Miscellaneous Cost @ 5%	4.38	4.38
	Total Berth cost	91.98	91.98
(b)	Civil Cost		
(i)	Civil and Structural Works for Stacker-Reclaimer JH, DH & RLS (lumpsum)	14.18	14.18
(ii)	Transition structure between berth and land (350.42 running mtrs x Rs.75000/mtr = Rs. 2.63 Cr)	2.63	2.63
(iii)	Ground improvement (75567.67 sq m xRs150/sq m) = Rs.1.13 cr	1.13	1.13
(iv)	Covered Dome Stackyard (75400 sq mtrs x Rs.14000/sq mtrs) = Rs.105.56 Cr	105.56	105.56
(v)	Rail Line Construction (2 km x Rs.48000000/km)= Rs.9.60 Cr	9.60	9.60
(vi)	Control Room / Substation / Buildings (lumpsum)	3.67	3.67
(vii)	Road & Pavement - Internal (23707.41 sq mtrs x Rs.5150/ sq mtrs = Rs.12.21 cr)	12.21	12.21
(viii)	Junction Houses + Drive Houses (6.84 Units x Rs.8417647 per unit = 5.76 Cr.)	5.76	5.76
(ix)	Reclamation (1097196 Cu Mtrs x Rs.220/Cu Mtr = Rs.24.14 Cr)	24.14	24.14
(x)	Miscellaneous Cost @ 5%	8.94	8.94
	Total Civil Cost	187.82	187.82
(c)	Equipment Cost		
(i)	Grab Unloaders (2 Nos x Rs.45000000/unit = Rs.90.00 Cr)	90.00	90.00
(ii)	Stacker cum Reclaimer (2 Nos x Rs.221000000/unit = Rs.44.20 Cr)	44.20	44.20
(iii)	Pay Loaders and Dozers (4 Nos x Rs.5000000/unit = Rs.2 Cr)	2.00	2.00
(iv)	Conveying System (2360 mtrs x Rs.110000/mtr = Rs.25.96 Cr)	25.96	25.96
(v)	Rapid Rail loading system (1 No x Rs.138000000/unit = 1380 Cr)	13.80	13.80
(ix)	Electrical, Control & Instrumentation, Utilities, Workshops (Lumpsum)	8.00	8.00
(vi)	Miscellaneous Cost @ 5%	9.20	9.20
	Total Equipment cost	193.16	193.16
	Total Capital Cost (a + b + c)	472.96	472.96
III	Operating Cost for Cargo handling activity		
(i)	Power cost MOPT - 1.4 units/tonne * 5702813 Tonnes * Rs.6.50/unit TAMP - 1.4 units/tonne * 5702813 Tonnes * Rs.6.50/unit	5.19	5.19
(ii)	Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% of Civil assets)	1.88	1.88
	- Mechanical & Electrical Equipment (7% on Equipment cost)	13.52	13.52
(iii)	Insurance (1% on Gross fixed assets)	3.81	3.81
(iv)	Depreciation		
	- Civil assets (3.17% of cost of civil assets)	5.95	5.94
	- Mechanical Work (6.33% of cost of Equipment)	12.23	12.23
(v)	Other Expenses (5% of Gross Fixed Assets)	19.05	19.04
(vi)	License Fee MOPT - 95000 sq mtrs * 578 per 10 sq mtrs * 12 months TAMP - 95000 sq mtrs * 530.60 per 10 sq mtrs * 12 months	6.59	6.05
	Total Operating Cost	68.22	67.66

IV	Revenue Requirement & Reference tariff for Cargo Handling Activity		
(i)	Estimated Revenue Requirement		
	(a) Total Operating Cost	68.22	67.66
	(b) Return on capital Employed @ 16%	60.96	60.96
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity (a + b)	129.18	128.62
	-		
	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a) Cargo Handling Charges (98% of ARR) (Rs. in crores)	126.60	126.05
	(b) Storage Charges (1% of ARR) (Rs. in crores)	1.29	1.29
	(c) Miscellaneous Charge (1% of ARR) (Rs. in crores)	1.29	1.29
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	129.18	128.62
(ii)	Cargo Handling charge		
	(a) Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in Cr)	126.60	126.05
	- Optimal Capacity	5702813	5702813
	- Cargo Handling charge (per tonne) (Foreign cargo)		
	- Coal/ Coke	249.17	248.10
	- Limestone	177.98	177.21
	- Gypsum	177.98	177.21
	- Others	177.98	177.21
	(b) Storage Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in Cr)	1.29	1.29
	- % of Cargo Attracting Storage Charge	10%	10%
	- Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period	570281	570281
	- Storage Charges (Rs. per Tonne per Day)		
	- 1 st 7 Days	3.24	3.22
	- 8 th to 14 th Day	4.86	4.83
	- 15 th Day Onwards	6.48	6.44
	(c) Miscellaneous charge		
	- Revenue Requirement (₹ in Cr)	1.29	1.29
	- Optimal Capacity	5702813	5702813
	- Miscellaneous charge (per tonne)	2.27	2.26

V	BERTH HIRE CHARGES		
(i)	Revenue Requirement	₹	in crores
(a)	Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	0.92	0.90
(b)	Depreciation	2.92	2.86
(c)	Insurance (1% on total cost for berth hire service)	0.92	0.90
	Subtotal (i)	4.76	4.67
(ii)	Return on capital Employed @ 16%	14.72	14.72
	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	19.48	19.40
(iii)	Berth hire calculation		
	Average Handling Rate	45500	45500
	Average GRT of Vessel	78000	78000
	Average Parcel Size per Vessel	130000	130000
	Optimal Capacity	5702813	5702813
	No. of Berth Days	125	125
	No. of Berth Hours	3008	3008
	No. of Vessels	44	44
	Total GRT Hours	234630000	234630000
	% Foreign Cargo	95.00%	95.00%
	% Coastal Cargo	5.00%	5.00%
	Total GRT Hours (Foreign Vessels)	222898500	222898500
	Total GRT Hours (Coastal Vessels)	11731500	11731500
	Total Revenue Requirement (Rs. in Lakhs)	1948.26	1939.89
	Rate per GRT per Hour (Foreign)	0.85	0.84
	Rate per GRT per Hour (Coastal)	0.51	0.50

ANNEX - I(b)

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (Tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in Rs. Per Tonne	Rate in Rs. Per Tonne
						(Rs. in Lakhs)				
							Foreign (Tonnes)	Coastal (Tonnes)	For foreign cargo	For coastal cargo
Coal/Coke	75.00%	20291	3888281	192	75.00%	9,494.50	3693867	194414	249.17	149.50
Limestone	10.00%	28408	725813	26	10.00%	1,265.93	689522	36291	177.98	106.79
Gypsum	10.00%	28408	725813	26	10.00%	1,265.93	689522	36291	177.98	106.79
Others	5.00%	28408	362906	13	5.00%	632.97	344761	18145	177.98	106.79
	100.00%		5702813	256	100.00%	12659.33	5417672	285141		

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS - Considered by TAMP

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (Tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in Rs. Per Tonne	Rate in Rs. Per Tonne
						(Rs. in Lakhs)				
							Foreign (Tonnes)	Coastal (Tonnes)	For foreign cargo	For coastal cargo
Coal/Coke	75.00%	20291	3888281	192	75.00%	9,453.85	3693867	194414	248.10	148.86
Limestone	10.00%	28408	725813	26	10.00%	1,260.51	689522	36291	177.21	106.33
Gypsum	10.00%	28408	725813	26	10.00%	1,260.51	689522	36291	177.21	106.33
Others	5.00%	28408	362906	13	5.00%	630.26	344761	18145	177.21	106.33
	100.00%		5702813	256	100.00%	12605.14	5417672	285141		

Annex-II(a)

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR HANDLING IRON ORE/ BAUXITE/ OTHER ORES & MINERALS AT RE-DEVELOPED BERTH NO. 9A AT MORMUGAO PORT TRUST (MOPT)

(₹ In Crores)			
Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT in its proposal dated 02 December 2015 alongwith subsequent clarification dated 27 January 2016	As considered by TAMP
I.	<u>Optimal capacity</u>		
(i)	<u>Optimal Quay Capacity</u>		
(a)	Parcel size per Capesize Vessel (in tonnes) (P1)	60,000	60,000
(b)	Parcel size per Panamax Vessel (in tonnes) (P2)	55,000	55,000
(d)	Percentage share of Capacity of Capesize Vessel (S1)	70.00%	70.00%
(e)	Percentage share of Capacity of Panamax Vessel (S2)	30.00%	30.00%
(g)	Optimal Quay capacity [(P1*S1) + (P2*S2)] * 365 days * 70%]	14946750	14946750
(ii)	<u>Optimal yard capacity</u>		
(a)	<u>For Iron ore</u>		
	Area of land available (in Square Metres)	58100	58100

	Perecntage of yard area to be used for stacking	70%	70%
	Utilization Factor (75% of Optimal yard Area)	75%	75%
	Stacking factor (tonnes per sq. metre)	13	13
	Turnover ratio	25	25
	Total Yard Capacity	9920625	9913313
	Percentage Share of Cargo	85%	85%
	Optimal Capacity (Total Cargo to be Handled)	8432531	8426316
(b)	<u>For Bauxite</u>		
	Area of land available (in Square Metres)	58100	58100
	Perecntage of yard area to be used for stacking	75%	75%
	Utilization Factor (70% of Optimal yard Area)	70%	70%
	Stacking factor (tonnes per sq. metre)	10	10
	Turnover ratio	25	25
	Total Yard Capacity	7630875	7625625
	Percentage Share of Cargo	10%	10%
	Optimal Capacity (Total Cargo to be Handled)	763088	762563
(c)	<u>For Other Minerals</u>		
	Area of land available (in Square Metres)	58100	58100
	Perecntage of yard area to be used for stacking	70%	70%
	Utilization Factor (75% of Optimal yard Area)	75%	75%
	Stacking factor (tonnes per sq. metre)	10	10
	Turnover ratio	25	25
	Total Yard Capacity	7631250	7625625
	Percentage Share of Cargo	5%	5%
	Optimal Capacity (Total Cargo to be Handled)	381563	381281
(iii)	Optimal Yard Capacity for Iron ore, Bauxite and Other Minerals	9577181	9570159
(iv)	Total Optimal capacity of the facility (in tonnes) <i>(lower of optimal quay capacity and optimal yard capacity)</i>	9577181	9570159
(v)	Optimal Capacity (in Million Tonnes per Annum)	9.58	9.57
II.	<u>Capital Cost</u>		
(i)	<u>Berth cost</u>		
	Dismantling of existing berth (9175.55 sq mts x Rs.4000/ sq. mtr)	3.67	3.67
	Capital Dredging (121911 Cu.M. x Rs.220 per Cu.M)	2.68	2.68
	Berthing structure (11900 sq mtr x Rs.68000/sq.mtr)	80.92	80.92
	Construction of Barge Berths (5040 sq.mtr. * 35000/sq.mtr.)	17.64	17.64
	Miscellaneous Cost @ 5%	5.25	5.25
	Total Berth cost	110.16	110.16
(ii)	<u>Civil Cost</u>		
	Civil and Structural Works for Stacker-Reclaimer JH, DH & RLS (lumpsum)	16.58	16.58
	Transition structure between berth and land (339.76 mtrs x Rs.75000/mtr)	2.55	2.55
	Ground improvement (75567.67 sq m x Rs.150/sq m)	1.13	1.13
	Reclamation of Barge Berth Area	30.62	30.62

	(783093Cu.M.*391Cu.M.)		
	Control Room / Substation / Buildings (lumpsum)	3.67	3.67
	Road & Pavement - Internal (17280.59 sq mtrs x Rs.5150/ sq mtr)	8.90	8.90
	Junction Houses + Drive Houses (10.15 Nos x Rs.8417647 per unit)	8.55	8.55
	Reclamation (1097196 Cu Mtrs x Rs220/Cu Mtr)	24.14	24.14
	Miscellaneous Cost @ 5%	4.81	4.81
	Total Civil cost	100.95	100.95
(iii)	Equipment Cost		
	Barge Unloaders (4 Nos xRs110000000/unit)	44.00	44.00
	Ship Loaders (2 Nos x 420000000/unit)	84.00	84.00
	Stacker cum Reclaimer (2 Nos. * Rs. 238000000 / unit)	47.60	47.60
	Pay Loaders and Dozers (4 Nos x 5000000/unit)	2.00	2.00
	Conveying System (3320 Nos. x Rs.180000/unit)	59.76	59.76
	Electrical, Control & Instrumentation, Utilities, Workshops	8.00	8.00
	Miscellaneous Cost @ 5%	12.27	12.27
	Total equipment cost	257.63	257.63
III.	Operating Cost		
(a)	Power cost	8.72	8.71
	MOPT - 1.4 units/tonne * 9577219 Tonnes * Rs.6.50/unit TAMP - 1.4 units/tonne * 9570159 Tonnes * Rs.6.50/unit		
(b)	Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on civil costs)	1.01	1.01
	- Mechanical & Electrical Equipment (7% on mechanical costs)	18.03	18.03
(c)	Insurance (1% on Gross fixed assets)	3.59	3.59
(d)	Depreciation		
	- Civil Work (3.17% on Civil capital costs)	3.20	3.20
	- Mechanical Work (6.33% on mechanical work cost)	16.31	16.31
(e)	License Fee	5.90	5.41
	MOPT - 85000 sq mtrs * 578 per 10 sq mtrs * 12 months TAMP - 85000 sq mtrs * 530.60 per 10 sq mtrs * 12 months		
(f)	Other Expenses (5% on Gross fixed assets)	17.93	17.93
	Total Operating Cost	74.69	74.19
IV.	Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity		
(i)	Estimated Revenue Requirement		
	(a) Total Operating Cost	74.69	74.19
	(b) Return on capital Employed @ 16%	57.37	57.37
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity (Rs. in Lakhs)	132.06	131.56
(ii)	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a) Cargo Handling Charges (98% of ARR) (Rs. in lakhs)	129.42	128.93
	(b) Storage Charges (1% of ARR) (Rs.in lakhs)	1.32	1.32

	(c) Miscellaneous Charge (1% of ARR) (Rs. in lakhs)	1.32	1.32
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	132.06	131.56
(iii)	<u>Cargo Handling charge</u>		
	(a) Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (Rs. in crores)	129.42	128.93
	- Capacity (Metric Tonnes per annum)	9577181	9570159
	- Cargo Handling charge (per tonne) (Foreign cargo)		
	- Iron Ore	133.12	130.06
	- Bauxite	173.07	172.52
	- Other Minerals	173.06	172.52
	(b) Storage Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in Cr)	1.32	1.32
	- % of Cargo Attracting Storage Charge	10%	10%
	- Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period	957718	957016
	- Storage Charges (Rs. per Tonne per Day)		
	- 1 st 7 Days	1.97	1.96
	- 8 th to 14 th Day	2.96	2.95
	- 15 th Day Onwards	3.94	3.93
	(c) Miscellaneous charge		
	- Revenue Requirement (₹ in Cr)	1.32	1.32
	- Optimal Capacity	9577181	9570159
	- Miscellaneous charge (per tonne)	1.38	1.37
V.	<u>BERTH HIRE CHARGES</u>		
(i)	<u>Revenue Requirement</u>	₹	in crores
(a)	Repairs & Maintenance Charge (1% on capitol cost for berth)	1.10	1.06
(b)	Depreciation (3.17% on capitol cost for berth)	3.49	3.38
(c)	Insurance (1% on total cost for berth hire service)	1.10	1.06
	Subtotal (i)	5.70	5.51
(ii)	Return on capital Employed @ 16%	17.63	17.63
	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	23.32	23.13
(iii)	<u>Berth hire calculation</u>		
	Average Handling Rate	58500	58500
	Average GRT of Vessel	78000	78000
	Average Parcel Size per Vessel	130000	130000
	Optimal Capacity	9577181	9570159
	No. of Berth Days	164	164
	No. of Berth Hours	3929	3926
	No. of Vessels	74	74
	Total GRT Hours	306469800	306245100
	% Foreign Cargo	95.00%	95.00%
	% Coastal Cargo	5.00%	5.00%
	Total GRT Hours (Foreign Vessels)	291146310	290932845
	Total GRT Hours (Coastal Vessels)	15323490	15312255
	Total Revenue Requirement (Rs. in Lakhs)	2332.04	2313.07
	Rate per GRT per Hour (Foreign)	0.78	0.77
	Rate per GRT per Hour (Coastal)	0.47	0.46

ANNEX - II(b)

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (Tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in Rs. Per Tonne	Rate in Rs. Per Tonne
						(Rs. in Lakhs)	Foreign (Tonnes)	Coastal (Tonnes)	For foreign cargo	For coastal cargo
Iron Ore	85.00%	38828	8432531	217	85.00%	11,000.62	8010905	421627	133.12	79.87
Bauxite	10.00%	29866	763088	26	10.00%	1,294.19	724933	38154	173.07	103.84
Other Minerals	5.00%	29868	381563	13	5.00%	647.10	362484	19078	173.06	103.84
	100.00%		9577181	256	100.00%	12941.90	9098322	478859		

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (Tonnes)	Cargo Working Days	Percentage of Cargo Working days	Revenue Requirement	Cargo to be handled	Cargo to be handled	Rate in Rs. Per Tonne	Rate in Rs. Per Tonne
						(Rs. in Lakhs)	Foreign (Tonnes)	Coastal (Tonnes)	For foreign cargo	For coastal cargo
Iron Ore	85.00%	38800	8426316	217	85.00%	10,958.97	8005000	421316	130.06	-
Bauxite	10.00%	29846	762563	26	10.00%	1,289.29	724434	38128	172.52	103.51
Other Minerals	5.00%	29846	381281	13	5.00%	644.65	362217	19064	172.52	103.51
	100.00%		9570159	256	100.00%	12892.91	9091651	478508		

ANNEX - III(a)

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR HANDLING MULTIPURPOSE CARGO AT RE-DEVELOPED BERTH NO. 9 OF MORMUGAO PORT TRUST (MOPT)

₹ in crores			
Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT in its proposal dated 02 December 2015 alongwith subsequent clarification dated 27 January 2016	Estimates modified by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>	-	
	<u>Optimal Quay Capacity</u>	-	
(a)	Share of capacity of different cargo items		
	Percentage share of capacity of Minerals (S1)	25.00%	25.00%
	Percentage share of capacity of Steel Coil & Products (S2)	20.00%	20.00%
	Percentage share of capacity of Agro Products (S3)	5.00%	5.00%
	Percentage share of capacity of Fertilisers (S4)	5.00%	5.00%
	Percentage share of capacity of Others (S5)	15.00%	15.00%
	Percentage share of capacity of Containers (S6)	30.00%	30.00%
(b)	Handling rate of a 100 tonne Harbour Mobile Crane (HMC)		
	- Handling rate of Minerals per day (P1)	12500	12500
	- Handling rate of Steel Coil & Products per day (P2)	6000	6000
	- Handling rate of Agro Products per day (P3)	10000	12500
	- Handling rate of Fertilisers per day (P4)	10000	12500
	- Handling rate of Other Dry Bulk Cargo per day (P5)	7500	12500
	- Handling rate of Containers per day (P6)	480	5760

			(20 moves per hour x 24 hours x 12 tonnes (weight of a container considered by MOPT))
(c)	Optimal Capacity of a Berth with 1 no. of HMC $0.7*((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3)+(S4*P4)+(S5*P5)+(S6*P6))*365$	Not worked out	2344979
(d)	Optimal Capacity of a Berth with 2 no. of HMCs	4178958	4689958
	Optimal Capacity of one Berth with 2 HMCs in million tonnes / annum	4.18	4.69
II	Capital Cost		
A.	Cargo Handling Activity	₹	in crores
(i)	Civil Cost		
	Transition structure between berth and land (259.82 running meters x 75000/mtr = Rs.1.95 Cr)	1.95	1.95
	Ground improvement (75567.67 sq. mtrs x Rs. 150/sq mtr = Rs.1.13 Cr)	1.13	1.13
	Control Room/ Substation/ Buildings (Lumpsum)	4.87	4.87
	Stackyard pavement (54600 sq. mtrs x Rs.7000/sq mtr = Rs.38.22 Cr)	38.22	38.22
	Container Stackyard Acces Road (6460 sq. mtrs x Rs.5150/sq mtr = Rs.3.33 Cr)	3.33	3.33
	RCD Access Area (8400 sq. mtrs x Rs.5150/sq mtr = Rs.4.33 Cr)	4.33	4.33
	Terminal Gate House (800 sq. mtrs x Rs.15500/sq mtr = Rs.1.24 Cr)	1.24	1.24
	Security System (1 No x Rs.10000000 = Rs. 1.00 Cr)	1.00	1.00
	Miscellaneous Cost @ 5%	2.80	2.80
	Total	58.87	58.87
(ii)	Equipment Cost per berth		
	Harbour Mobile Cranes 100T (2 Nos x Rs.300000000/no. = Rs.60.00 Cr)	60.00	60.00
	Tractor Trailer (4 Nos x Rs.4400000/no = Rs.1.76 Cr)	1.76	1.76
	Reach Stacker (2 Nos x Rs.20000000/no = Rs. 4.00 Cr)	4.00	4.00
	Fork Lift Trucks 5 Tons (4 Nos x Rs.2500000/no = Rs.1.00 Cr)	1.00	1.00
	Fork Lift Trucks 10 Tons (2 Nos x Rs.3300000/no = Rs.0.66 Cr)	0.66	0.66
	Pay Loaders 10 Tons (3 Nos x Rs.5000000/no = Rs.1.50 Cr)	1.50	1.50
	Electrical, Control & Instrumentation, Utilities, Workshops (Lumpsum)	5.70	5.70
	Miscellaneous Cost @ 5%	3.73	3.73
	Total	78.35	78.35
	Total capital cost for Cargo handling Activity (A)	137.22	137.22
B.	Berth Hire Activity		

	Dismantling of existing berth (3450.21 sq.m x Rs.4000/sq.m = Rs.1.38 cr)	1.38	1.38
	Berthing structure (9100 sq mtrs x Rs.68000/sq mtrs = Rs.61.88 Cr.)	61.88	61.88
	Miscellaneous cost @ 5%	3.16	3.16
	Total capital cost for Berth hire Activity (B)	66.42	66.42
	Total Capital Cost (A + B)	203.65	203.65
Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by MOPT in its proposal dated 02 December 2015 alongwith subsequent clarification dated 27 January 2016	Estimates modified by TAMP
III	<u>Operating Cost for Cargo Handling Activity</u>	₹ in crores	
(a)	Fuel Cost		
	- Harbour Mobile Crane (MOPT - 70 ltrs/ hour/ crane* Rs.60 per litre * 6132 hours pa * 2 HMCs) (TAMP - 70 ltrs/ hour/ crane* Rs.46.13 per litre * 6132 hours pa * 2 HMCs)	5.15	3.96
	- Tractor Trailers (MOPT - 16 ltrs/ hour/ trailer * Rs.60 per litre * 6132 hours pa * 4 trailers) (TAMP - 16 ltrs/ hour/ trailer * Rs.46.13 per litre * 6132 hours pa * 4 trailers)	2.35	1.81
	- Reach Stacker (MOPT - 25 ltrs /hour/ stacker * Rs.60 per litre *6132 hours pa * 2 stackers) (TAMP - 25 ltrs /hour/ stacker * Rs.46.13 per litre *6132 hours pa * 2 stackers)	1.84	1.41
	- Forklift trucks (5 tonnes) (MOPT - 7 ltrs /hour/ truck * Rs.60 per litre * 6132 hours pa * 4 trucks) (TAMP - 7 ltrs /hour/ truck * Rs.46.13 per litre * 6132 hours pa * 4 trucks)	1.03	0.79
	- Forklift trucks (10 tonnes) (MOPT - 10 ltrs /hour/ truck * Rs.60 per litre * 6132 hours pa * 2 trucks) (TAMP - 10 ltrs /hour/ truck * Rs.60 per litre * 6132 hours pa * 2 trucks)	0.74	0.57
	- Pay Loaders (10 tonnes) (MOPT - 12 ltrs /hour/pay loader * Rs.60 per litre * 6132 hours pa * 3 pay loaders) (TAMP - 12 ltrs /hour/ pay loader * Rs.46.13 per litre * 6132 hours pa * 3 pay loaders)	1.32	1.02
(b)	Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on civil work)	0.59	0.59
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	3.92	3.92
(c)	Insurance (1% on Gross fixed assets)	1.37	1.37
(d)	Depreciation		
	- Civil Work @ 3.17%	1.87	1.87
	- Mechanical Work @ 6.33%	4.96	4.96
(e)	License Fee MOPT - 70000 sq mtrs * 578 per 10 sq mtrs * 12 months) TAMP - 70000 sq mtrs * 530.60 per 10 sq mtrs * 12 months)	4.86	4.46
(f)	Other Expenses (5% on gross value of assets)	6.86	6.86
	Total Operating Cost	36.86	33.58
IV	<u>Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity</u>		
A.	-		
(i)	<u>Estimated Revenue Requirement</u>		
	(a) Total Operating Cost	36.86	33.58
	(b) Return on capital Employed @ 16%	21.96	21.96

	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	58.81	55.54
(ii)	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a) Cargo Handling Charges (90% of ARR)	52.93	49.99
	(b) Storage Charges (5% of ARR)	2.94	2.78
	(c) Miscellaneous Charge (5% of ARR)	2.94	2.78
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	58.81	55.54
(iii)	Cargo Handling charge		
	(a) Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in crores)	52.93	49.99
	- Capacity (Tonnes per annum)	4178958	4689958
	- Per Tonne rate for handling of Minerals	82.87	78.26
	- Per Tonne rate for handling of Steel Coil & Products	171.97	162.40
	- Per Tonne rate for handling of Agro Products	109.59	82.79
	- Per Tonne rate for handling of Fertilisers	109.59	82.79
	- Per Tonne rate for handling of Others	139.47	79.02
	- Per Tonne rate for handling of Containers	2253.87	2128.34
	(b) Storage Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in crores)	2.94	2.78
	- % of Cargo to attract storage charge	20%	20%
	(i) Storage Charge for Minerals	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	-First seven days	3.29	3.11
	-8th day to 14th day	4.93	4.66
	-15th day onwards	6.58	6.21
	(ii) Storage Charge for Steel coil & Products	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	-First seven days	6.85	6.47
	-8th day to 14th day	10.28	9.70
	-15th day onwards	13.70	12.94
	(iii) Storage Charge for Agro Products & Fertilisers	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	-First seven days	4.11	3.11
	-8th day to 14th day	6.16	4.66
	-15th day onwards	8.22	6.21
	(iv) Storage Charge for Others	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	-First seven days	5.48	3.11
	-8th day to 14th day	8.22	4.66
	-15th day onwards	10.96	6.21

	(iv) Storage Charge for Containers	Rate Per container per day or part thereof	Rate Per container per day or part thereof
	-First seven days	85.63	80.87
	-8th day to 14th day	128.45	121.30
	-15th day onwards	171.27	161.74
	(c) Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	2.94	2.78
	- Capacity (Tonnes/ TEUs per annum)	3369534	3880534
	- Miscellaneous Charge for Coal & Other dry bulk cargo (₹ per tonne)	8.73	7.16
B.	<u>BERTH HIRE CHARGES</u>		
(i)	<u>Revenue Requirement</u>	₹ in crores	
	(a) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	0.66	0.65
	(b) Depreciation	2.11	2.06
	(c) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	0.66	0.65
	Subtotal (i)	3.43	3.36
(ii)	Return on capital Employed @ 16%	10.63	10.63
	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	14.06	13.99
	Berth hire Charge		
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in ₹	0.790	0.780
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in ₹	0.474	0.470

Berth Hire Charges (As per MOPT)

Particulars	Minerals	Steel Coil & Products	Agro Products	Fertilisers	Other dry bulk	Containers	Total
Handling Rate (tonnes/ TEUs per day)	25000	12000	20000	20000	15000	960	
Average GRT of Vessel	34500	34500	26100	26100	24000	26100	
Average Parcel Size per Vessel (Tonnes)	51500	51500	39100	39100	36000	39100	
Optimal Capacity (Tonnes)	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	3369534
No. of Berth Days	64	51	13	13	38	77	256
No. of Berth Hours	1533	1226	307	307	920	1840	6132
No. of Vessels	32	12	7	7	16	2	76
Total GRT Hours	52888500	42310800	8002260	8002260	22075200	48013560	181292580
% Foreign Cargo	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00%	90.00%	
% Coastal Cargo	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	10.00%	
Total GRT Hours (Foreign Vessels)	52888500	42310800	7202034	7202034	20971440	43212204	173787012
Total GRT Hours (Coastal Vessels)	0	0	800226	800226	1103760	4801356	7505568
Total Revenue Requirement (Rs. in Lakhs)							1406.17
Rate per GRT per Hour (Foreign)							0.79
Rate per GRT per Hour (Coastal)							0.47

Berth Hire Charges (As per TAMP)

Particulars	Minerals	Steel Coil & Products	Agro Products	Fertilisers	Other dry bulk	Containers	Total
Handling Rate	25000	12000	25000	25000	25000	960	
Average GRT of Vessel	34500	34500	26100	26100	24000	26100	
Average Parcel Size per Vessel (Tonnes)	51500	51500	39100	39100	36000	39100	
Optimal Capacity	1596875	613200	319375	319375	958125	73584	3880534
No. of Berth Days	64	51	13	13	38	77	256
No. of Berth Hours	1533	1226	307	307	920	1840	6132
No. of Vessels	32	12	9	9	27	2	91
Total GRT Hours	52888500	42310800	8002260	8002260	22075200	48013560	181292580
% Foreign Cargo	100.00%	100.00%	90.00%	90.00%	95.00%	90.00%	
% Coastal Cargo	0.00%	0.00%	10.00%	10.00%	5.00%	10.00%	
Total GRT Hours (Foreign Vessels)	52888500	42310800	7202034	7202034	20971440	43212204	173787012
Total GRT Hours (Coastal Vessels)	0	0	800226	800226	1103760	4801356	7505568
Total Revenue Requirement (Rs. in Lakhs)							1399.04
Rate per GRT per Hour (Foreign)							0.78
Rate per GRT per Hour (Coastal)							0.47

ANNEX - III(b)(i)

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS

Cargo Group	Cargo Share	Handling Rate Per Day	Cargo to be handled (Tonnes / TEU's)	Cargo Working Days	% of Cargo Working days	Revenue Requirement	Cargo to be Handled	Cargo to be Handled	Rate in Rs. Per Tonne	Rate in Rs. Per Tonne
						(Rs. in Lakhs)	Foreign (Tonnes / TEU's)	Coastal (Tonnes / TEU's)	For foreign cargo	For coastal cargo
Minerals	25.00%	25000	1596875	64	25%	1,323.34	1596875	0	82.87	49.72
Steel Coil & Products	20.00%	12000	613200	51	20%	1,054.54	613200	0	171.97	103.18
Agro Products	5.00%	20000	255500	13	5%	268.80	229950	25550	109.59	65.75
Fertilisers	5.00%	20000	255500	13	5%	268.80	229950	25550	109.59	65.75
Others	15.00%	15000	574875	38	15%	785.73	546131	28744	139.47	83.68
Containers	30.00%	960	73584	77	30%	1,592.15	66226	7358	2253.87	1352.32
Total	100.00%		3369534	256	100%	5293.37	3282332	87202		

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES UNDER DIFFERENT CARGO GROUPS AS PER TAMP

Minerals	25.00%	25000	1596875	64	25%	1,249.64	1596875	0	78.26	46.96
Steel Coil & Products	20.00%	12000	613200	51	20%	995.81	613200	0	162.40	97.44
Agro Products	5.00%	25000	319375	13	5%	253.83	287438	31938	82.79	49.67
Fertilisers	5.00%	25000	319375	13	5%	253.83	287438	31938	82.79	49.67
Others	15.00%	25000	958125	38	15%	741.97	910219	47906	79.02	47.41
Containers	30.00%	960	73584	77	30%	1,503.47	66226	7358	2128.34	1277.00
Total	100.00%		3880534	256	100%	4998.56	3761394	119140		

ANNEX - III(b)(ii)

Storage Charges computed on the basis of Revenue Requirement

Particulars	Minerals	Steel Coil & products	Agro Products	Fertilizers	Others	Containers	Total
Optimal Capacity	1596875	613200	255500	255500	574875	73584	3369534
Percentage Share	25%	20%	5%	5%	15%	30%	
Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	73.52	58.82	14.70	14.70	44.11	88.22	294.07
% of Cargo Attracting Storage Charge	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period	319375	122640	51100	51100	114975	14717	673907
Storage Charges Proposed (Rs. per Tonne/TEU per Day)							
1st 7 Days	3.29	6.85	4.11	4.11	5.48	85.63	
8th to 14th Day	4.93	10.28	6.16	6.16	8.22	128.45	
15th Day Onwards	6.58	13.70	8.22	8.22	10.96	171.27	

Storage Charges computed on the basis of Revenue Requirement As per TAMP

Particulars	Minerals	Steel Coil & products	Agro Products	Fertilizers	Others	Containers	Total
Optimal Capacity	1596875	613200	319375	319375	958125	73584	3880534
Percentage Share	25%	20%	5%	5%	15%	30%	100%
Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	69.42	55.54	13.88	13.88	41.65	83.31	277.70
% of Cargo Attracting Storage Charge	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
Cargo Attracting Storage Charge beyond Free Period	319375	122640	63875	63875	191625	14717	776107
Storage Charges Proposed (Rs. per Tonne/TEU per Day)							
1st 7 Days	3.11	6.47	3.11	3.11	3.11	80.87	
8th to 14th Day	4.66	9.70	4.66	4.66	4.66	121.30	
15th Day Onwards	6.21	12.94	6.21	6.21	6.21	161.74	

Annex - IV

MORMUGAO PORT TRUST**REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR THE RE-DEVELOPED BERTH NOS. 8, 9 AND 9A****1.1 DEFINITIONS:**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definition shall apply.

- (i) "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Competent Authority / Director General of Shipping.
- (ii) "Foreign Vessel" means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii) "Per Day" means per calendar day unless otherwise stated.

1.2 GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and

- destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v) (a) The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The cargo /container related charges for all Coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron Ore Pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d) Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (vi) Interest on delayed payments / refunds.
- (a) The User shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
- (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the Users, whichever is later.
- (d) The delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (viii) (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) The operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in the rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c) The operator should notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further charges in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rate notified by the TAMP
- (ix) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.

2. BERTH HIRE:

The Berth Hire charges payable by masters/owners/agents of the vessel shall be as per rates below:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1.	All Vessels at Berth No. 8	0.84	0.50
2.	All Vessels at Berth No. 9	0.78	0.47
3.	All Vessels at Berth No. 9A	0.77	0.46

- (i) The period of berth hire shall be calculated from the time vessel occupies the berth.
- (ii) Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii) No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator.
- (iv)
 - (a) Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
 - (b) The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
 - (c) The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v) The Penal Berth hire shall be equal to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.
 "False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (vi) For providing "Priority Berthing" to any vessel, a fee equivalent to Berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay at the Berth whichever is higher, shall be levied.

3. CARGO HANDLING CHARGES:

No.	Cargo	Foreign (₹ per Tonne)	Coastal (₹ per Tonne)
Mechanised Handling			
1	Coal / Coke	248.10	148.86
2	Limestone	177.21	106.33
3	Gypsum	177.21	106.33
4	Other dry bulk cargo	177.21	106.33
5	Iron Ore	130.06	130.06
6	Bauxite	172.52	103.51
7	Other Minerals	172.52	103.51
Semi Mechanised Handling			
1	Minerals	78.26	46.96
2	Steel Coil & Products	162.40	97.44
3	Agro Products	82.79	49.67
4	Fertilisers	82.79	49.67
5	Others	79.02	47.41
6	Containers	2128.34 Per TEU	1277.00 per TEU

Notes:

The handling charges prescribed above is a composite charge for loading/unloading of cargo transferring the same upto the point of storage, storage at the stack yard upto the prescribed free period, reclaiming from stack yard and loading onto the ship/train/trucks as applicable.

4. STORAGE CHARGES:**Free Period**

Import Cargo - 15 days

Export Cargo - 25 days

The storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as follows:

No.	Cargo	Rate in ₹ per tonne per day or part thereof		
		First 7 Days	8 th to 14 th Day	15 th Day Onwards
1	Coal / Coke	3.22	4.83	6.44
2	Limestone	3.22	4.83	6.44
3	Gypsum	3.22	4.83	6.44
4	Others	3.22	4.83	6.44
5	Minerals	3.11	4.66	6.21
6	Steel Coil & Products	6.47	9.70	12.94
7	Agro Products	3.11	4.66	6.21
8	Fertilisers	3.11	4.66	6.21
9	Other dry bulk cargo	3.11	4.66	6.21
10	Containers (per TEU)	80.87	121.30	161.74
11	Iron Ore	1.96	2.95	3.93
12	Bauxite	1.96	2.95	3.93
13	Other Minerals	1.96	2.95	3.93

Notes:

- (i) For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii) Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. MISCELLANEOUS CHARGES:

Charges for all miscellaneous services such as sweeping, collecting, spillage from yard conveyors, galleries etc., moisturizing of cargo, dust separation services, environment, Security charges etc.

The following miscellaneous charges are applicable:

Sr. No.	Particulars	Rate per Tonne/TEU or part thereof (₹)
1	Miscellaneous Charges at Berth No. 8	2.26 per Tonne
2	Miscellaneous Charges at Berth No. 9	7.16 per Tonne
3	Miscellaneous Charges at Berth No. 9A	1.37 per Tonne

GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (5) ABOVE:

- (i) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standard (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- (iii) The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standard in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv) On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standard as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v) In the event of Licensee not achieving the Performance Standard as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi) After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standard as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii) While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standard and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standard by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- (viii) From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standard in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - V

MORMUGAO PORT TRUST

PERFORMANCE STANDARDS FOR THE RE-DEVELOPED BERTH NOS. 8, 9 AND 9A

Type of Cargo	Handling Rate at Berth 8
Coal/Coke	20291 Tonnes/day
Limestone	28408 Tonnes/day
Gypsum	28408 Tonnes/day
Others	28408 Tonnes/day
Type of Cargo	Handling Rate at Berth 9
Minerals	25000 Tonnes/day
Steel Coil & Products	12000 Tonnes/day
Agro Products	25000 Tonnes/day
Fertilisers	25000 Tonnes/day
Others	25000 Tonnes/day
Containers	20 moves/hr
Type of Cargo	Handling Rate at Berth 9A
Iron Ore	38800 Tonnes/day
Bauxite	29846 Tonnes/day
Other Minerals	29846 Tonnes/day